



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

**DANSK**  
**SØFARTSTIDENDE.**

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

---

12<sup>TE</sup> AARGANG

1905.

KJØBENHAVN.

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

1905.





# „DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1908.

## INDHOLD.

	Side		Side
<b>A.</b>			
Aalborg, Jærnbanebroen ved . . . . .	43, 179	Det forenede Dampskibsselskab . . . . .	142, 389, 486, 503
Aarsberetninger, Af udenlandske Dampskibsselskabers .	211	Deviationsundersøgelser uafhængig af Stedets Misvisning	576
Aarsskiftet, Ved. . . . .	1, 11	Dybgaaende, Fartens Indflydelse paa Fartøyers . . . . .	542
Aktieselskabers Beskatning . . . . .	209	Dækslast . . . . .	141, 382
Amerikansk Fart, Bestemmelser for Dampskibe i . . . . .	219	<b>Dødsfald:</b>	
Amerikas Skibsfart . . . . .	13	Kommandør P. F. Giødesen . . . . .	21
„Andreas“, Sk. af Marstal . . . . .	232	Kapt. Arnold M. Kjølner . . . . .	81
Anholt Havn . . . . .	283	Kapt. Niels Peter Hansen . . . . .	96
Antwerpen, Beretning fra det danske Generalkonsulat i	344	Kapt. C. A. Lund . . . . .	118
Atlantehavsfarten . . . . .	219	Kapt. M. J. Kolster . . . . .	170
<b>B</b>			
Baltic and White Sea Conference 22, 31, 41, 65, 75, 89,		Konsul C. Th. Malling . . . . .	195
103, 129, 155, 198, 210, 249, 259, 260, 274, 317, 334, 344,		Skibsreder J. J. Jensen . . . . .	210
367, 436, 445, 479, 518, 527, . . . . .	528	Skipper Jørgen Ring Olsen . . . . .	230
Bemandingsforholdene i danske Skibe 353, 356, 380, 397,	468	Kapt. Sophus Valdemar Rasmussen . . . . .	260
Beskatning, Aktieselskabers . . . . .	209	Kapt. H. M. Kofoed . . . . .	302
Bestyrende Rederes Ansvar overfor Medrederne . . 189,	232	Lodsoldermand Chr. Barentz . . . . .	378
Birkeprovs, Befragtninger med . . . . .	354	Fhv. Driftsinspektør Paul Petersen . . . . .	540
Bjærgeløn, Domstolenes Fastsættelse af . . . . 475, 479,	488	Kapt. Julius Jensen . . . . .	553
Bjærged Skibsbesætning . . . . .	55	Kontorchef F. L. N. Ortmann . . . . .	562
Bugsering i Svendborg Sund . . . . .	243	<b>Domme:</b>	
Bugsering, Lodsning under . . . . .	531, 539	<b>Højesteret:</b>	
Byerhvervsministerium, Skibsfartens Stilling til et. . .	141	Bestyrende Reders Ansvar overfor Medrederne (Kapt.	
Børskurs, Københavns . . . . .	I hvert Nr.	Rasmussen o. fl. ktr. Mægler H. N. Hansen) . 189,	232
<b>C.</b>			
Certepartier, Klareringsklausulen i . . . . .	378	Fastsættelse af Bjærgeløn (Dpsk. „Hawarden“ ktr.	
Comité maritime international . 117, 222, 273, 285, 368,	466	Em. Z. Svitzer) . . . . .	542
<b>D.</b>			
Dampfløjtter . . . . .	456	— — — (Læsø Vesterøs Bjærgelav ktr. D. F. D. S.)	574
Damp- og Motorfartøjer, Tilsynet med. . . . .	328	Forstaaelse af Udtrykket „Ved Skibets Side“ (Aal-	
Dampskibsredere, Sammenslutning mellem 22, 31, 41, 65,		borg Oljemølle ktr. Skipper Stoffer) . . . . .	54
75, 89 . . . . .	89	Losning af løse Kornvarer i København (Grosserer	
Dampskibsselskaber, Udenlandskes Aarsberetning . . . .	211	V. Lund ktr. D. F. D. S.) . . . . .	118
Danmarks Handelsflåde i 1904 . . . . .	423	Overtrædelse af Lov om Forhyringsagenter (Det	
<b>Dansk Sejlskibsrederi-Forening:</b>			
Aarsberetning . . . . .	288	Offentlige ktr. „Dansk Skibsrestaurations Forening“) .	196
Aarsgeneralforsamling . . . . .	295, 310	<b>Sø- og Handelsretten:</b>	
Ekstraord. Generalforsamling . . . . .	180	Fastsættelsen af Bjærgeløn (Kapt. Arvidsen ktr.	
Generalforsamling i Afdl. for mindre Skibe . . 94,	106	Firmaet C. K. Hansen) . . . . .	4
— — — Fyen . . . . .	108, 490	— — — (Em. Z. Svitzer ktr. Marineministeriet) . .	41
Ulykkesforsikringen . . . . .	490	— — — (Em. Z. Svitzer ktr. Firmaet Jansen & Co.)	42
„Dansk Søfartstidende“ . . . . .	585	— — — (Em. Z. Svitzer ktr. D. F. D. S.) . . . . .	81
— — — , Redaktionen af . . . . .	562	— — — (Em. Z. Svitzer ktr. Hecksher & Søn) . .	105
		— — — (Kapt. F. R. Lakmann ktr. Em. Z Svitzer)	153
		— — — (D. F. D. S. ktr. Firmaet Jansen & Co.) .	467
		— — — (Em. Z. Svitzer ktr. D. F. D. S.) . . . 575,	587
		— — Vederlag for ydet Assistance (Firmaet N. Jen-	
		sen ktr. Firmaet Holm & Wonsild) . . . . .	22
		— — — — — (Em. Z. Svitzer ktr. Firmaet C. K.	
		Hansen) . . . . .	96
		— — — — — (Læsø Vesterøs Bjærgelav ktr. D.	
		F. D. S.) . . . . .	167

	Side		Side
Forstaaelse af Udtrykket „current rate“ (Dpsk. „Gyda“ ktr. Det danske Kulkompagni) . . . . .	506	Slet Sømandskab m. m. (Det Offentlige ktr. Kapt. John Mitchell) . . . . .	553
Krav paa Betaling for leveret Proviant (Firmaet J. B. Hansen ktr. Fiskehdl. F. C. Pallesen) . . . . .	180	Spørgsmaal om Skibs Sødygtighed m. m. (Vereinigte Bugsier- und Frachtshiffahrtgesellschaft ktr. Kbhvns. Trælasthan- del) . . . . .	264
— — Dødfragt (Speditionsfirmaet M. Zietzmann ktr. Aktieselskabet A. S. Nielsen & Danielsen) . . . . .	301	Stadfæstelse af Arrest i Skib (Grosserer H. E. Hansen ktr. Skibsf. Mårtensen) . . . . .	68
— — — og Overliggedagspenge (Sk. „August“ ktr. Firmaet Ferd. Philipsen & Holm) . . . . .	253	— — — (Fisker C. Madsen m. fl. ktr. Sk. „Karen“) . . . . .	230
— — — Erstatning for Løsøre Genstande (Maskinm. W. C. Westphal ktr. Foreningen for Løsøreforsikr. for Officerer i Dpsk.) . . . . .	154	— — — (Fabriken „Guldborg“ ktr. Dpsk. „Varuna“) . . . . .	518
— — — — Tab af Forsørger (Enkerne efter Jan Jantsen og Lendemans Jantsen og dennes Børn ktr. Dpskselsk. Danmark) . . . . .	165	— — — (Holm & Wonsild Nachfolger ktr. Dpsk. „Varuna“) . . . . .	518
— — — — Reparation (Skibsf. Kirkmann ktr. Firmaet J. Røssel) . . . . .	200	Sølovens § 227 (Firmaet Jansen & Co. ktr. Em. Z. Svitzer) . . . . .	221
— — — — beskadiget Ladning (Firmaet Kopp & Clausen ktr. D. F. D. S.) . . . . .	250	Tiltale for slet Sømandskab m. m. (Det Offentlige ktr. Kapt. V. Gundel og D. F. D. S.) . . . . .	3
— — — — — (Korn- og Foderstofkomp. i Aarhus ktr. Dpsk. „Oiz“) . . . . .	284	Transport af Fyrværkerisager (D. E. D. S. ktr. A. J. Deichmann) . . . . .	181
— — — — — (Korn- og Foderstofkomp. i Aarhus ktr. Dpsk. „Elorrio“) . . . . .	325	Overretten:	
— — — — ved fejlagtig udleveret Ladning (Dpskselsk. Dannebrog ktr. Goldstück, Hainze & Co.) . . . . .	467	Krav paa Erstatning for manglende Ladning (Firmaet Petersen & Jensen ktr. Dpsk. „Rodney“) . . . . .	458
— — — — for manglende Ladning (Firmaet Carøe & Co. ktr. D. F. D. S.) . . . . .	263	Rømning med Hyre . . . . .	493
— — — — — (Helsingborg Kunstgødning och Foderåmnes Aktiebolag ktr. D. F. D. S.) . . . . .	264	Helsingørs Søret:	
— — — — — (The Taylor & Sanderson Steam Shipp. Co. ktr. Goldstück, Hainze & Co.) . . . . .	355	Fastsættelse af Bjærgeløn (Fiskekutter „Urania“ ktr. Dpsk. „China“) . . . . .	479
— — — — — Skade ved Sammenstød (Firmaet Jansen & Co. ktr. Firmaet Theo. Koch & Co.) . . . . .	468	Engelsk Domstol:	
— — — — — (Dpsk. „Willie“ ktr. Dpskselsk. Vesterhavet) . . . . .	252	Bugsering i Taage (Dpsk. „Camrose“ ktr. Bark „Duc d'Aumale“) . . . . .	154
— — — — — Paasejling (Forsikr. for danske Fartøjer til Fiskeribrug ktr. Det forenede Bugserelskab) . . . . .	517	Erstatning for Fjærnelse af Vrag (Aalborg Dampskibsselskab ktr. Havnemyndighederne i Newcastle) 44, . . . . .	405
— — — — — Sammenstød (Jagt „Mary“ ktr. De danske Statsbaner) . . . . .	588	Havnemyndighedens Forpligtelse til Vedligeholdelse af Indløb til Dok . . . . .	355
— — — — — Fragt og Overliggedagspenge m. m. (Bark „la Gitana“ ktr. Portland Cementfabr. Danmark) . . . . .	231	Hvad der forstaas ved Kul . . . . .	44
— — — — — (D. F. D. S. ktr. Grosserer Chr. Nielsen Kyhnøb) . . . . .	506	Kollisionssag (Dpsk. „Brattingsborg“ ktr. Dpsk. „Highland chief“) . . . . .	168
— — — — — Godtgørelse for Udlosning (Grosserer V. Lund ktr. Firmaet Hecksher & Søn) . . . . .	200	— (Dpsk. „London“ ktr. Damptrawler „Anson“) 119, . . . . .	130
— — — — — Løn, Kostpenge og Godtgørelse for Logi (Sygeplejerske Elvira Petersen ktr. D. F. D. S.) . . . . .	23	— (Russisk Skonnert „Lima“ ktr. D. E. D. S. Dpsk. „Louise“) . . . . .	103
— — — — — Overliggedagspenge (Skibsf. B. Berentsson ktr. Firmaet Valentin, Drost & Jensen) . . . . .	104	Norsk Domstol:	
— — — — — (Dpskselsk. Gæa ktr. Grosserer H. Bagger) . . . . .	199	Krav paa Erstatning for Skade paa Ladning (Kapt. Johan Amundsen ktr. A. Asgeirsson) . . . . .	356
— — — — — (Dpsk. „Castanos“ ktr. Firmaet Kopp & Clausen) . . . . .	239	Tysk Domstol:	
— — — — — (Kapt. Stenkil Mårtensson ktr. Firmaet J. Lütken, Frigast & Co.) . . . . .	301	Grundstødning (Dpsk. „Diana“) . . . . .	378
— — — — — (Firmaet Storm & Hirsch ktr. Dpskselsk. Heini) . . . . .	562	— (Dpsk. „Hanseat“) . . . . .	543
— — — — — Restbeløb af Fragt (Skibsreder P. E. Petersen ktr. Firmaet Madsen & Petersen) . . . . .	153	Kollision (Tysk Orlogsskib „Pfeil“ ktr. Galease „Amor“) . . . . .	119
— — — — — (Dpsk. „Bardsey“ ktr. P. Troensegaard) . . . . .	240	— (Dpsk. „Artemisia“ ktr. 3-m. Sk. „August“) . . . . .	344
— — — — — (Skibsreder W. Rønne ktr. J. R. B. Lefolii) . . . . .	251	— (Dpsk. „Adler“ ktr. Fiskekutter „Caroline“) . . . . .	543
Misbrug af Myndighed (Det Offentlige ktr. Maskinm. A. S. H.) . . . . .	82	Stranding (3-m. Sk. „John Hintze“) . . . . .	120
Misligholdelse af Betingelser for Aktietegning (Mæglerfirmaet C. Schroeter & Co. ktr. Dpskselsk. Steam) . . . . .	334	— (Dpsk. „Vesta“) . . . . .	345
Overtrædelse af Lov om Konsulatvæsen (Det Offentlige ktr. Kapt. M. Larsen) . . . . .	154	Søvejsreglernes Art. 16 og 28 . . . . .	24
— — — — — Lodsvæsen (Det Offentlige ktr. Skibsf. J. P. Gustafson) . . . . .	285		
Rømning 22, 82, 104, 153, 168, 181, 232, 251, 267, 355, 380, 480, 506, 575 . . . . .	589		
— og Smugling . . . . .	42		
Slet Sømandskab m. m. (Det Offentlige ktr. Kapt. M. P. og Styrmandene H. P. W. og K. Chr. A.) . . . . .	152		
— — — — — (Det Offentlige ktr. Kapt. R. Th. M.) . . . . .	220		

## E.

Efterretninger for Søfarende . . . . .	I hvert Nr.
Emigrant Taksterne . . . . .	33
Engelhardtts collapsible Lifeboat . . . . .	530

## F.

Farlig Ladning . . . . .	55
Fartens Indflydelse paa Fartøjers Dybgaaende . . . . .	542
Finansloven og Skibsfarten . . . . .	444
Finland, Skibsfgifter i . . . . .	259
Finske Farvande, Lodstvang i . . . . .	434
Fiskeri, Søværnslovens Bestemmelser vedrørende . . . . .	555
Flinterenden . . . . .	357
Forenings-Meddelelser . . . . .	59, 591
Forsikringsforening for Søfolk, Danske Skibsrederses gensidige . . . . .	180, 489, 490
Frugten, Modtageren ikke altid personlig ansvarlig for . . . . .	267, 286
Frugtmarkedet . . . . .	I omtrent hvert Nr.
Frugtmarkedet for Sejlskibe, Aarsoversigt over . . . . .	23
Erederikshavn, Lodsforholdene i . . . . .	53, 109
Fremmedes Skibes Retsstilling i britiske Havne . . . . .	505
Eyrvæsenet, Forslag til Ændringer i Loven om Lønninger ved . . . . .	519

	Side
<b>Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:</b>	
Aarsberetning . . . . .	195, 196
Andragende om Administrationen af Søfartens Sager . . . . .	89, 323
Søfolks Ulykkesforsikring . . . . .	90

**G.**

<b>Generalforsamlinger:</b>	
Aalborg Dampskibsselskab . . . . .	174
Burmeister & Wain Maskin- og Skibshyggeri . . . . .	121
Dampskibsselskabet Ajax . . . . .	159
— Carl, Gorm, Skjold . . . . .	156
— Cimbria . . . . .	133
— Dania . . . . .	174
— Danmark . . . . .	134
— Dannebrog, af 1896, Neptun . . . . .	158
— Fiona . . . . .	133
— Heimdal . . . . .	132
— Kjøbenhavn, Union, Inga, Østersøen . . . . .	59, 60
— Mercur . . . . .	173
— Nauta . . . . .	133
— Norden . . . . .	111
— Nordseøen, Urania . . . . .	173
— Skjalm Hvide . . . . .	122
— Thor . . . . .	278
— Thore . . . . .	190
— Torm . . . . .	133
— Urania . . . . .	173, 495
— Vendila . . . . .	133
— Vesterhavet . . . . .	173
— Viking . . . . .	174
— Vulcan . . . . .	173
Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselsk. . . . .	234
Dansk Navigatorforening . . . . .	172
— Sejlskibsrederi-Forening . . . . .	295, 310
— — Afdeling for mindre Skibe . . . . .	94, 106
— — Kredsaafdeling for Eyen . . . . .	108, 480
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874 . . . . .	83
Den ny Sømandskasse i Marstal . . . . .	26, 45
Det dansk-franske Dampskibsselskab . . . . .	173
Det dansk-russiske . . . . .	191
Det forenede . . . . .	172, 494
Det helsingørske . . . . .	133
Det kgl. octr. Søassurance-Kompagni . . . . .	122
Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening . . . . .	45
Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise . . . . .	132, 418
Fane Bombebøsse . . . . .	134
Foreningen til Søfartens Fremme . . . . .	172, 347
— - Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem . . . . .	278
— af Træskibsbyggere i Danmark . . . . .	337
Genforsikrings-Aktieselskabet „Skandinavia“ . . . . .	278
Gensidig Assurance for Sejlskibe . . . . .	61
Germanischer Lloyd . . . . .	54
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft . . . . .	174
— Skipperforening . . . . .	69
Kolding gensidige Søforsikringselskab . . . . .	26
— Sømandsforening . . . . .	134
Marstal Skipperforening . . . . .	36
Neptun, Tøjassuranceforening for Søfolk . . . . .	26
Prins Valdemars Forening . . . . .	35
Odense og Kerteminde Skipperforening . . . . .	70
Svendborg Søassurance . . . . .	69
— Toldsteds Forsikringsforen. f. Søfolks Ejendele . . . . .	85
Søassuranceforeningen Marstal . . . . .	45
— Ærø . . . . .	111, 417
Sømandsforeningen . . . . .	110
Sønderho Enkekasse . . . . .	134
— Understøttelsesforening . . . . .	134
Sydfyenske Dampskibsselskab . . . . .	191
Thurø Forsikringsforening for Søfolk . . . . .	26
— Sømandsforening . . . . .	26
— Sygekasse for Søfolk . . . . .	46
Vejle Sømandsforening . . . . .	60
Gefion, nyt Dampskibsselskab . . . . .	528

	Side
„Georg Stage“ . . . . .	189
— , Kollisionssagen mellem „Ancona“ og . . . . .	283, 298, 309
324, 333, 343, 475, . . . . .	506
— Sagen, Dommen i . . . . .	551, 553
— — , Hansa om Dommen i . . . . .	573
— — , Proceduren i . . . . .	540, 561
Graadyb, Lodsforholdene ved . . . . .	539
Gøteborgs Frihavn . . . . .	310
Gøteborg, Rederisammenslutning i . . . . .	552

**H.**

Hadsundbroen . . . . .	565
Hals, Baakeafgiften ved . . . . .	3, 41
Hamburg Amerikalinen . . . . .	156
Havarier, Ugens . . . . .	I omtrent hvert Nr.
„Hellig Olav“, Dpsk. . . . .	503

**I.**

Indkaldelse af befarent Mandskab . . . . .	33
International, diplomatisk Særets-konference i Bryssel . . . . .	117
222, 368, . . . . .	466
— law Association . . . . .	390
— Særet, Dansk Forening for . . . . .	222
— t Særetsmøde i Liverpool . . . . .	273, 285
Isfart, Minimums-Rater for Dampskibe i . . . . .	179
Island, Dampskibsfarten paa . . . . .	354
Jærnbanebroen ved Aalborg . . . . .	43, 179

**K.**

Karantæne Udgifter for Skib under Time-Charter . . . . .	586
Kaskø Sund, Belysningen af . . . . .	503
„Kelvin“ Dpsk., dets Forlis . . . . .	14
Kerstens, J., Navigationsskolebestyrer . . . . .	491
Kjøbenhavns Navigationsskole, Flidspræmier til . . . . .	118
Klarerings Klausulen i Certepartier . . . . .	378
Knippelsbro, Afgiften for Passage gennem . . . . .	32
Koch, J. H., Retsformand . . . . .	128
Kommission ved Salg . . . . .	56
Konsulatafgiften . . . . .	89, 90, 120
Kul, Rederes Fællesindkøb af . . . . .	504
Kystfredning, Lovforslag om . . . . .	577
Kønssygdomme blandt Søfolk, Bekæmpelse af . . . . .	554, 562, 577

**L.**

Lanternefæring paa Dampere (Toplanterner) . . . . .	169
Lanterner, Forordning angaaende Beskaffenhed af . . . . .	112, 181, 460
Libau, Beretning fra det kgl. Konsulat i . . . . .	334
— , Svingbroen i . . . . .	14
Lille Middelgrund . . . . .	289
Limtjorden, Besejlingsforholdene i . . . . .	459
— , Lodstvangen i . . . . .	130
— , Uddybning i . . . . .	476

**Literatur:**

C. F. Drechsel: Fiskeriberetning for Finansaaret 1903—1904 . . . . .	370
Det kgl. Søkartarkiv: Den danske Lods 6. Udg. . . . .	345
Det kgl. Søkartarkiv: Kort Nr. 208 og 209 Færøerne . . . . .	414
Det meteorologiske Institut: Isforholdene i de arktiske Have 1904 . . . . .	276
Deutsche Seewarte: Mærker til Deviationsbestemmelse . . . . .	492
H. Wolfhagen: Marineordbog . . . . .	492
Justitsministeriet: Ny Søfartsbøger . . . . .	426
Ludvig Nielsen: Vejledning til Forebyggelse af Kønssygdomme . . . . .	379
Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet: Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe . . . . .	346
Lloyd's Register of Shipping . . . . .	15, 170, 357, 469, 590
Loddeapparater . . . . .	363, 390, 565, 575



	Side
Lodsning under Bugsering . . . . .	531, 539
Lodstaksterne, Ændring af . . . . .	210
Lodstakster, Ny . . . . .	259
Løndon, Beretning fra det danske Generalkonsulat i . .	476
Lægeundersøgelse af Skibsbesætning forinden Udmønstr.	377
Lægterkompagni, Oprettelse af et . . . . .	403, 415, 427
Løbende Arbejdsdage . . . . .	378

### M.

Maanedistance Observation . . . . .	310, 333
Maanedsbefragtning, Om . . . . .	327
— , Skade paa Skib under . . . . .	288
Madvig, J. N. A., Retsformand . . . . .	127, 151, 195
Maskinist Union, Nordisk . . . . .	229
Metalskruer . . . . .	131
Ministeriet Deutzer og Ministeriet I. C. Christensen .	22
Modtagerne efter engelsk Ret ikke altid personlig ansvarlige for Eragten . . . . .	267, 286
Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn, Posten som . . . .	31, 103

### N.

Navigationslærermødet i Kjøbenhavn den 30. Juni og 1. Juli 1905 . . . . .	504
Navigationundervisningen og Sønæringen, Revisionen af Lovene om . . . . .	443
Navigationundervisning, Vor . . . . .	515
Nordisk Maskinist Union . . . . .	229
— Skibsrederforening, Aarsberetning . . . . .	287
Nord- og Østersøfarten . . . . .	75, 129, 155, 198, 210, 260
„Norge“-Sagen, Dommen i Dpsk. . . . .	3
Nybygninger, Køb og Salg . . . . .	I omtrent hvert Nr.

### O.

Observationer med havareret Reflektionsinstrument, Om Odensefjord, Indsejlingen til . . . . .	564
— , Nyt Kort over . . . . .	32
Orkaner, Vestindiske . . . . .	117
Orlogs Marine og Handels Marine . . . . .	56
	143

### P.

Petterson, Oscar, Tømmermand . . . . .	223
Propsladninger fra Riga . . . . .	390

### R.

Redningsvæsen, Beretning om det danske . . . . .	585
— s Virksomhed, Det danske . . . . .	53
Reflektionsinstrument, Om Observationer med havareret . . . . .	564
Registrerings- og Skibsmaalings Bureauet, Embedet som Chef for . . . . .	51, 89, 103
Responsa, opgivet i 1904 af Grosserer-Societetets Komite	368
River Plate, Forholdene paa . . . . .	379
Rorkommando, Tysk . . . . .	367
Rutedamperne og Konference Eragterne . . . . .	397

### S.

Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender . . .	190
Sammenstød mellem de svenske Dampskibe „Njord“ og „Robert“ . . . . .	456, 465
Schneider, Aug. W., Bureauchef . . . . .	3
Schwartz, Carl G. F., fhv. Navigationsskolebestyrer	75, 477, 488
Sejlskibe, Gensidig Assurance for . . . . .	61
Sejlskibsredernes internationale Union . . . . .	41, 65, 273, 528
Skibsbygningen i det ny Aar, Udsigterne for . . . . .	14
Skibsefterretninger . . . . .	I omtrent hvert Nr.
Skibsfarten paa Kjøbenhavn . . . . .	518
Skibsfartens Organisation . . . . .	403, 413, 435, 455, 478
Skoleskib, Et dansk . . . . .	244, 274, 326, 343, 377, 415, 465

	Side
Smaaskibenes Vilkaar . . . . .	24, 59
Smaaskippere, Hvad en Stettiner Mægler vover at byde	15, 34

### Spørgemaal og Svar:

Beskaffenheden af Sidelanterner . . . . .	112, 181, 460
Er Skipperen pligtig at betale Omkostningerne ved Tandudtrækning hos Mandskabet? . . . . .	382
Grænserne for Lodsens Myndighed og Ansvar . . . .	460
Hvor og naar kan en Mand afmønstres? . . . . .	508
Øresunds Grænser . . . . .	224
Solformærkelse, Total . . . . .	368
Stedlinjer . . . . .	356
St. Petersborg Havn . . . . .	354
— — og Kronstadt, Strejkerne i . . . . .	346
Strejkeklausuler . . . . .	396
Suezkanalen . . . . .	53
Svendborgsund, Bugseringen i . . . . .	243
Svenske Indsøer, Skibsfarten paa Pladser ved . . . .	302
Syndikatsrederiet . . . . .	528
Sæby, Losningsforholdene i . . . . .	267
Søfartens Fremme, Foreningen til . . . . .	244, 343
— Sager, Administrationen af . . . . .	89, 323
Søfartsbøger, Ny . . . . .	426

### Søforhør, Søforklaringer:

Grundstødning (Dampskibet „Hellig Olav“) . . . . .	518
Paasejling af Hadsundbroen (D. F. D. S.s Lægter Nr. 12. Søretten i Aalborg). . . . .	229
Sammenstødet mellem „Ancona“ og „Georg Stage“	298
316, 324, 333, 343, 506	
— mellem Store Belt Færge og Sk. „Helene“ . . . .	516
Søkort . . . . .	414
Sølovens § 166, Lovforslag om ændret Affattelse af . .	89
Sømandsforeningen af 1856 i Kjøbenhavn . . . . .	156, 181
Sømandshjem i Kjøbenhavn, Nyt . . . . .	135
Sømandssparekassen . . . . .	213
Sønæringslovens Bestemmelser vedr. Fiskeri . . . . .	555
Sø- og Handelsretten, Formandskiftet i . . . . .	127, 151, 195
Søulykke-Statistik, Dansk . . . . .	273, 275, 589
Søvejsregler, Internationale . . . . .	489

### T.

Thomsen, Edv., Krigsassessor . . . . .	156
Tilflugtssted for Skibbrudne. Islands S. Kyst . . . . .	140
Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer . . . . .	328
Toldgodtgørelse for Skibe i Norge . . . . .	390
Traadløs Telegraf, Anvendelse i Skibsf. Tjeneste af . .	2
— Telegrafi . . . . .	66, 310
Trælastladninger, Fortoldning af . . . . .	589

### U.

Ulykkesforsikring for Søfolk 5, 89, 90, 93, 129, 151, 180,	457
458, 487, 573	
Undervands Klokkesignal, Forsøg med . . . . .	274, 382

### V.

Vagervæsenet, Forslag om Lønninger m. m. ved . . . .	519
„Ved Skibets Side“ . . . . .	51, 80
Vejroversigt over N. Atlanterhavet 4, 42, 93, 143, 200,	243
288, 335, 395, 446, 491, 543	
Vestkysthavnesagen, Om . . . . .	392, 433

### W.

Wibroe, Chr., Kaptejn . . . . .	519
---------------------------------	-----

### Ø.

Ødbergsen, L. A. Kaptejn . . . . .	445
Østasiatisk Kompagni, Aarsberetning . . . . .	211
— og vestindisk Kompagni, Sammenslutningen mellem . . . . .	65, 117

	Side		Side
<b>Illustrationer.</b>			
Kommandør P. F. Giødesen . . . . .	21	Tømmermand Oscar Petterson . . . . .	224
Kapt. Arnold M. Kjelner . . . . .	81	Kapt. H. M. Kofoed . . . . .	302
Fhv. Skibsfører Niels Peter Hansen . . . . .	96	Monier-Konstruktion i Skibsskrog til Havnebygning . .	391
Retsformand J. H. Koch . . . . .	127	Kapt. L. A. Ødbergsen . . . . .	445
— I. N. A. Madvig . . . . .	127	Fhv. Navigationskolebestyrer, Prof. Carl G. F. Schwartz	477
Medalland-Bugt. Island . . . . .	139	Navigationskolebestyrer J. Kerstens . . . . .	491
Espergærde Havn . . . . .	177	Kapt. Christian Wibroe . . . . .	519
		— Julius Jensen . . . . .	553

---

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Januar 1903.

12. 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. 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.

## ≡ D'hr. Skibsførere ≡

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

## lykkeligt Nytaar

for Dem og Familie.

Laurentius, Provianthandler, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn.

## H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

## Godt nytt år

tillönska

## C. G. Wickberg & Söner

Sundsvall

## 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

København's En gros Filial:  
Landemærket 11 & 13. Telefon 6252

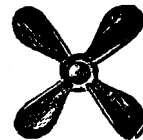
VARE-MÆRKE

## DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzappel.  
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.

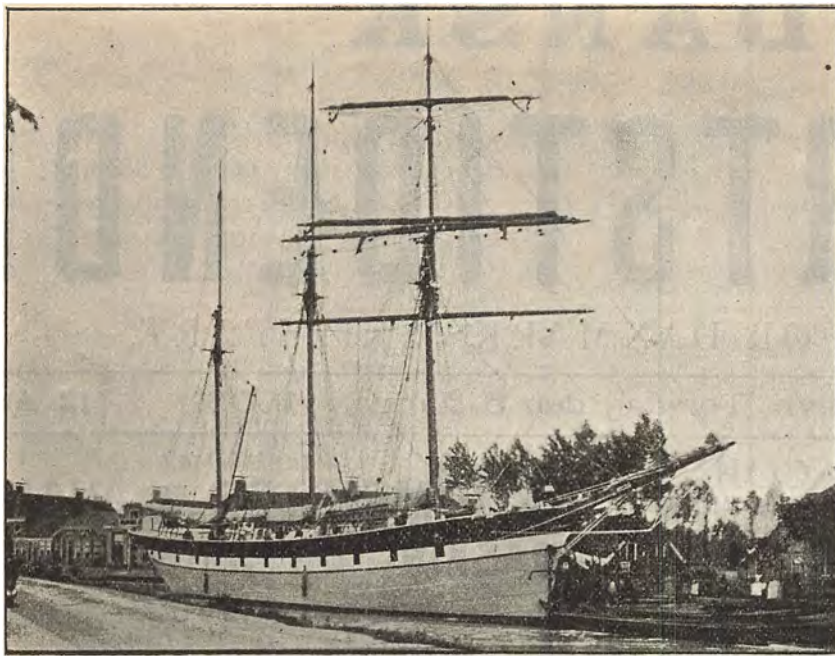
„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn





„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

## Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægtene

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.

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. 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. Skibskaplejnær  
**ALBERT B. COHN, VINFORRETNING**  
St. Annæ Plads 10. Telefon 3293.

Pris 10 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 Progress“

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

## Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

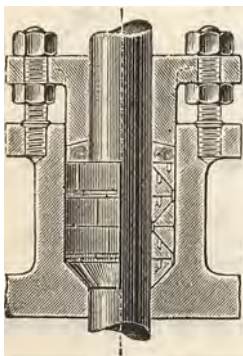
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.  
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.  
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

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.

## 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



J. D. BEAUVAIS

## Baierske Pølser

Pris pr. 2 Pd.s Ds. 1,25, 1 Pd.s Ds. 0,65

faas overalt.

Garanteret trikinfri.



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 Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

## Ved Aarsskiftet.

„Mørke bag os og Mørke foran os“ — med disse Ord betegnede vi Skibsfartens Stilling ved Begyndelsen af det Aar, der nu er sluttet, og vi kan med samme Ret anvende dem til at betegne Situationen for Skibsfarten ved Begyndelsen af 1905, ja med endnu større Ret, saa vist som det, gennem hele det forløbne Aar fortsatte Arbejde under de elendige Fragtforhold har svækket Skibsfartens Modstandsævne og gjort Stillingen endnu slettere. Det fremgaar af vore ugentlige Fragtberetninger, og det vil yderligere bekræftes af den Oversigt over Fragtforholdene i 1904, vi bringer i vort næste Nummer, at det svundne Aar næsten ingen Lyspunkter opviser, at det praktisk talt har været lige usselt gennem alle Aarets Maaneder. De Forhaabninger, som den i Aarets Begyndelse udbrudte Krig mellem Rusland og Japan kan have vakt hos Rederierne, viste sig snart at være byggede paa Sand; i Modsætning til, hvad der var Tilfældet under den sydafrikanske Krig for nogle Aar siden, har den nuværende Krig ingensomhelst gunstig Indflydelse haft paa Fragtmarkedet. Den Gang fik en meget betydelig Tonnage Anvendelse til de store Troppetransporter mellem England og dets sydafrikanske Kolonier, og dette skaffede den øvrige Tonnage forøget og mere lønnende Beskæftigelse. Men noget tilsvarende er ikke sket nu, og Ingen knytter vistnok noget Haab til, at den nuværende Krig skal kunne bedre Forholdene. Snarere maa man vel sige, at Krigens Afslutning vilde være den eneste Begivenhed, af hvilken man i Øjeblikket tør vente en Bedring, men naar denne kommer, og om der overhovedet er Grund til at knytte noget Haab om lysere Tider til det ny Aar, derom kan desværre intet siges nu ved Aarsskiftet. Derfor begynder det ny Aar netop saa daarligt, som det gamle sluttede.

Hvis den nuværende Tilstand vedvarer i længere Tid, vil det sikkert vise sig, at de danske Redere gennemgaaende er blandt dem, der er bedst forberedte paa den og længst kan modstaa dens Virkninger. Men at Tilstanden efterhaanden vil medføre en alvorlig Krise ogsaa for dansk Skibsfart, derom kan der næppe tvivles. Man har Lov at haabe, at Forholdene vil bedres forinden, men man maa nødvendigvis nu tænke sig den Mulighed, at vor og andre Landes Skibsfart kan komme til at staa overfor alvorlige Kalamiteter; den Omstændighed, at Verdens Dampskibstonnage stadig vokser, skønt Markedet forlængst er overfyldt, kan kun forøge Bekymringerne. Hvilke Virkninger, en almindelig Krise for Skibsfarten vilde have paa denne, det formaar vel Ingen nu at sige noget sikkert om. Men man kunde tænke sig, at Fremtiden med end større Nødvendighed end Nutiden vilde tvinge Rederne til Samvirken paa Fragtforretningens Omraade, at Organisationstanken ogsaa her vilde vinde Sejrr. Det forløbne Aar giver visse Fingerpeg i denne Retning. Thi er ikke den nu saa minutiøst organiserede transatlantiske Passagerfart et Vidnesbyrd herom? Viser den ikke, hvorledes de store Dampskibsselskaber her foretrækker det organiserede Samarbejde for den voldsomme Konkurrence? Og Overenskomsten mellem de større Sejlskibsrederier, der arbejder i oversøisk Fart, om faste Minimums Rater, den

peger i samme Retning. Det er muligt, at man her staaer overfor Kampmidler, der kun er skabte af den nuværende Tilstand og vil forsvinde med denne; men det er lige saa muligt, at man staaer overfor en Udvikling, der befordres i disse slette Aar, og som vil skabe ny Former for Skibsfarten mellem Landene.

Det er Forholdene paa det internationale Fragtmarked, der i første Række er bestemmende for Skibsfartens, ogsaa for den danske Skibsfarts Stilling. Men det er dernæst af megen Betydning, at Skibsfarten arbejder under de bedst mulige Forhold i sit Hjemland, og netop i en Periode som den nuværende kan Statens Støtte betyde noget for den. Det er derfor med Beklagelse, vi maa konstatere, at ogsaa det forløbne Aar er gaaet, uden at vor Skibsfart har faaet den beskedne Hjælp fra Statens Side, som den mener at have Krav paa. Af ny Love findes kun én, der vedrører Skibsfarten, og den betegner nærmest en Forøgelse af dens Byrder, om end ganske vist en uvæsentlig; vi sigter til den lille Lov om Rederes Forpligtelse til at afgive statistiske Oplysninger, der er traadt i Kraft nu ved Aarsskiftet. Og den Maade, hvorpaa Skatteligningsmyndighederne i det forløbne Aar for Skibsfartens Vedkommende har ført de ny Lovregler for Aktieselskabers Beskatning ud i Livet, tyder, saa vidt man i Øjeblikket kan skønne, i Retning af en Beskatning af Skibsfarten, der ligger langt udenfor Skattelovens Forudsætninger. Det maa her blive de paagældende Søfartsorganisationers Sag at retlede Ligningsmyndighederne, og dette vil forhaabentlig lykkes dem. — Har Aaret saaledes ikke vist positive Resultater af Statsmagtens Omsorg for vor Skibsfart, maa det paa den anden Side erkendes, at der i det fra Regeringens Side er taget Initiativ til betydelige Reforme, et Initiativ, der giver Løfte om bedre Resultater i det ny Aar. Vi sigter hermed til Lovforslaget om Konsulatafgiftens Nedsættelse, der ganske vist kun er en halv og derfor ikke tilfredsstillende Foranstaltning, men dog er et Skridt i den rigtige Retning, et Skridt, som vi oprigtigt vil ønske maa blive taget helt ud med det samme. Fremdeles til det vigtige Lovforslag om Søfolks Ulykkesforsikring, der forhaabentlig i det ny Aar vil blive til Lov i en for Skibsfarten tilfredsstillende Skikkelse. Endelig har Regeringen i Januar i Fjor nedsat en Kommission til at forberede en Revision af Lovene om Navigatør- og Maskinistuddannelsen. Om det ny Aar vil vise os de endelige Resultater af denne Kommissions Arbejde, d. v. s. de ny Love, turde vel være mer end tvivlsomt; efter den Fartskala, der nu en Gang er den fastslaaede for danske Kommissioner, maa man sikkert være glad, om man faar Betænkningen at se. Med noget større Ret tør man vel vente, at den Kommission, der formentlig er i Færd med at revidere Lodstaksterne, vil lade høre fra sig i det ny Aar; det er jo dog en daglig Udgift, som de nuværende Takster uretfærdigt paafører vore Skibe, og det er dog Penge, der efterhaanden løber op. Vi nævner endnu, at Regeringen har forelagt et Lovforslag om Drogdens Uddybning, der dog ikke gennemførtes og hidtil ikke er fremsat paany i indeværende Rigsdagssamling; at der er gennemført en mere tidssvarende Opkrævning af Afgifterne ved Hals; at den ny Kanal til Odense er aabnet for

Skibsfarten; og at der er indført en Stormvarsels-tjeneste fra ny oprettede Stormvarselsstationer.

De ovenfor omtalte ny Lovforslag har, i Forbindelse med andre Forhold, fremkaldt et ret omfattende Arbejde i flere af Skibsfartens Organisationer i det forløbne Aar. Vi minder her særlig om de udførlige Andragender vedrørende Konsulatafgifterne og Søfolks Ulykkesforsikring, der er fremkomne fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. I Forbindelse hermed anfører vi, at den ved Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Initiativ truffne Overenskomst om ikke at tegne Vægtgaranti i visse Østersøhavne, i det forløbne Aar har haft særdeles tilfredsstillende Virkninger.

Spørgsmaalet om en nordisk Konnossementslov er i det forløbne Aar af Handelsstandens Fællesrepræsentation forelagt Regeringen og har derefter givet Anledning til en Henvendelse til denne fra Skibsfartens Fællesrepræsentation.

I Aaret 1904 har Danmark for første Gang været egentlig aktiv Deltager i de Kampe, der føres om Passagertrafikken over Atlanterhavet, og som i dette Aar har været ualmindelig hæftige og langvarige. Det viser, at Det forenede Dampskibsselskab, med sit delvis fornyede Materiel til denne Fart, nu er indtraadt i Rækken af de Selskaber, der regnes med i denne Trafik. For de Begivenheder, der knytter sig hertil, særlig Selskabets Konflikt med Hamburg-Amerika Linjen og det nu afsluttede Forlig, har vi for nylig gjort saa udførlig Rede, at vi ikke her behøver at omtale dem. Forhaabentlig vil det lykkes Selskabet fuldt ud at opretholde sin Stilling i denne Fart.

Aaret bragte et alvorligt og meget sørgeligt Tab ved Dampskibet „Norges“ Forlis d. 28. Juni, ved hvilket 629 Mennesker omkom. Resultatet af de i denne Anledning foretagne Undersøgelser foreligger i Sø- og Handelsrettens nylig afsagte Dom, om hvilken vi udtalte os i vort sidste Nummer.

Af de i Aarets Løb afholdte Møder nævner vi det af Comité maritime international afholdte, der fandt Sted i Amsterdam i September.

Døden har i Aaret 1904 gjort en usædvanlig rig Høst i vore Søfartskredse. Af de i Aarets Løb Afdøde nævner vi: Kaptajn R. Petersen-Høy, Kapt. J. Chr. Dam, Kapt. N. Nissen, Kommandør R. W. Bauer, Kapt. L. Andresen, Kapt. L. B. Poulsen, Generalkonsul P. Berg, Skibsmægler U. Holm, Kapt. A. J. Mathiesen, Dampskibsekspektør S. Rode, Kapt. N. S. Kromann, Skibsreder Carøe, Kapt. P. J. Simonson, Styrmand J. Madsen, Styrmand A. H. Wissing, Skibsreder V. Kaas, Kapt. F. C. C. Offenbergs, Skibsbygmester N. F. Hansen, Skibsreder R. H. Rasmussen, Kapt. T. H. Tofte, Konsul H. Smith, Kapt. Becker, Kapt. M. Bendtzen, Kapt. M. A. Petersen, Skibsreder J. N. Jensen, Kommandør N. Jacobsen og Fuldmægtig A. Torm.

Kjøbenhavn, d. 5. Januar 1905.

Anvendelsen af den traadløse Telegraf i Skibsfartens Tjeneste synes at have gjort et formentlig betydeligt Fremskridt ved at det engelske Postvæsen nu officielt har anerkendt den. „Sh. Gaz.“ meddeler herom, at man

fra d. 1. Januar i Aar vil kunne sende Efterretninger til Skibe i Søen for en Pris af 6½ d. pr. Ord, dog mindst 6 Sh. 6 d. for hvert Telegram. Der er ikke fastsat nogen Grænse med Hensyn til Afstanden, men det kan dog ikke antages, at man for 6 Sh. 6 d. kan telegrafere, om ikke Jorden saa dog Havene rundt; hvis f. Eks. et Skib paa en antarktisk Ekspedition befinder sig nær ved Sydpolen, vil denne Betaling næppe være tilstrækkelig. Skibet maa antagelig være indenfor en rimelig Afstand fra de britiske Kyster. Men Postvæsenets Foranstaltning vil i hvert Fald nok fremme Anvendelsen af Marconis Telegraf. I Øjeblikket er dens Anvendelse indskrænket til bestemte Dampskibslinjer. Andre har ikke forsynet deres Skibe med Apparater og foretrækker at lade dem være uden Forbindelse med Omverdenen; men disse Linjer vil sikkert nu anskaffe de fornødne Master og Modtagere. De fleste Passagerer betragter det vel nok som et Gode ved en Sørejse, at der er Miles Afstand mellem dem og Land, men alligevel vil de nok synes om at have Forbindelse med Slægt og Venner og maaske ogsaa om at kunne raadspørges i Forretningssager. Derfor vil det Skib, der har traadløs Telegrafforbindelse, tiltrække de Rejsende. For Tiden er Ordningen noget ensidig. Et Skib kan modtage Meddelelser over store Afstande, men dets egne Apparater er gerne utilstrækkelige til at sende Svar over større Dele af Havet. Men ogsaa denne Mangel vil blive afhjulpen med Tiden, og imidlertid kan det ene Skib samtale med det andet. Dette er i Virkeligheden meget beundringsværdigt, og det bedste er maaske Systemets Anvendelse i Humanitetens Tjeneste. Thi denne Forbindelse mellem Skib og Skib vil kunne fremme Sikkerheden paa Søen omtrent i samme Grad som Forbindelserne mellem Skib og Land. En Damper, der havarerer, maa afvente Hjælp fra nogen, der kan bjærge den, men den vil kunne hidkalde Hjælpen paa Afstand, eller den kan, hvis den driver nær Land, hidkalde en Bugserbaad forinden Strømmen sætter den ind paa Kysten. Det har været længe, inden man har faaet dette Apparat anvendt i praktiske Formaalets Tjeneste, men efter det Skridt, der nu er taget af det engelske Postvæsen, tør man haabe, at i hvert Fald nogle af Ulykkerne paa Søen i Fremtiden vil afvendes.

Vi har fra d'Hrr. Hecksher & Søn faaet tilsendt Indbydelse til Aktietegning i Dampskibsselskabet Isøre. Det er Selskabets Formaal at etablere Dampskibsforbindelse paa Isøfjorden mellem Nykjøbing S., Rørvig, Hundested, Lynæs, Frederiksværk og Frederikssund til Befordring af Passagerer, Post og Gods, dette sidste særlig beregnet paa at bringe Fiskevarer hurtigt og bekvemt i Forbindelse med Hovedstadens Marked. Desuden vil man andrage om Tilskud til bedre Postforbindelse mellem Odsherred, Halsnæs og Hornsherred, ligesom Hesseløen og den projekterede Havn ved Odden eventuelt optages paa Fartplanen. Det paatænkes at lade Dampbaaden, som anskaffes, efter endt Rute have Station ved Fjordmundingen, bl. a. for at tilbyde Bugserhjælp. Aktiekapitalen bliver 20,000 Kr. i Aktier paa 25 Kr. Stykket. Ruten agtes aabnet i Foraaret 1905 med en Dampbaad med c. 9 Mils Fart, med Plads til 100 Passagerer og indrettet til Bugsering. Bestyrelsen skal bestaa af 10 Aktionærer.

Kaptajn J. C. F. Breiningen fejrede d. 1. ds. 25 Aars Jubilæum som søkyndigt Medlem af Sø- og Handelsretten.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder sin aarlige Generalforsamling sidst i denne Maaned i Odense. Vi henleder Medlemmernes Opmærksomhed paa omstaaende Bekendtgørelse.



Aalborg Byraad har i et Møde d. 2. ds. tiltraadt en med Ministeriet for offentlige Arbejder truffen Overenskomst, hvorefter Baaefgiften ved Hals ophæves fra d. 1. April 1910, mod at der udbetales Aalborg Havn en Erstatning af 50,000 Kr.

## Bureauchef August W. Schneider.

Den i disse Dage afgaaede Chef for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, Konferensraad A. Schneider, har en lang Arbejdsperiode at se tilbage paa, og for vore Læsere, af hvilke sikkert et stort Antal har haft direkte Forbindelse med Bureauet, vil det uden Tvivl være af ikke ringe Interesse at erfare — om end kun i korte Træk — hvorledes denne Gerning har formet sig.

Bureauchef Schneider, der er af Søofficersfamilie, blev født her i Kjøbenhavn i 1831 og blev i 1845 Kadet, i hvilken Egenskab han deltog i den første slesvigske Krig. Under denne gjorde Schneider bl. a. Tjeneste om Bord paa „Gefion“ og deltog i Eckernførdeaffæren. I 1852 blev Schneider Officer og gjorde som saadan Tjeneste — naar fraregnes et Aars Tid, i hvilket han sejlede til Koffardis — indtil 1858, da han modtog Udnævnelse som „kgl. Skibsmaaler“ i Kjøbenhavn, som det den Gang hed, og dermed var inde paa det Felt, hvor han nu gennem en lang Aarrække har nedlagt et saa betydeligt og saa betydningsfuldt Arbejde.

Ni Aar senere blev Schneider Chef for det nyoprettede „Hovedkontor for Skibes Maaling og Registrering“ og endelig i 1894 Chef for „Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet“, der oprettedes i Følge Lov af 1. April 1892. Foruden sin sædvanlige Gerning udfoldede Schneider en ikke ringe Forfattervirksomhed; fra hans Haand fremkom saaledes i 1865 et Udkast til Lov om Skibes Maaling og Registrering, i 1878 en engelsk Afhandling om et internationalt Maalesystem, i 1881 den danske Udgave af den internationale Signalbog, hvilket sidste Arbejde blev udført i Forening med nuværende Kommandør Middelhøe og Kaptajn J. S. Hohlenberg. I 1887 udgav Schneider et Memorandum om internationale Søfartsforhold — et Omraade, hvis overordentlige Betydning vistnok stedse har staaet klart for Schneider og i høj Grad ligget ham paa Hjerte. Det var derfor med god Grund, at Schneider udsendtes som Danmarks Delegerede ved den internationale maritime Konference i Washington i 1889 sammen med Kammerherre Garde. Paa denne Konference stillede Schneider Forslag om Oprettelsen af et internationalt Centralbureau for Skibsfart, men Tiden var endnu ikke moden for en saa vidtgaende Plan, og uagtet Forslaget mødtes med megen Velvilje fra flere Sider, lykkedes det dog ikke at gennemføre det.

I Aarene 1890—91 var Schneider Medlem af en Kommission til Udarbejdelse af et nyt Udkast til internationale Søvejsregler, og i 1899 overtog han Ledelsen af den særlige Registrering af Fiskerfartøjer i Kattégat og Østersøen.

En Oversigt over Bureauchef Schneiders Arbejde og Forfattervirksomhed bliver kun altfor let mangelfuld, og vi vil da heller ikke med ovenstaaende Linjer gøre nogen som helst Fordring paa at have givet en blot nogenlunde udtømmende Fremstilling; men altfor ufuldstændig vilde dog denne blive, om vi ikke endnu nævnedes den officielle Skibsliste og Søulykke-Statistikken, der begge udarbejdedes under Schneiders Ledelse, og af hvilke den første er til saa stor Nytte for Skibsfarten, medens den anden kunde være det, om den havde faaet det Indhold, Schneider stedse har ønsket at give den.

Om Bureauchef Schneider altid har grebet rigtigt ved de for vor Skibsfart saa vigtige Afgørelser med Hensyn til Skibsmaalingen, der har ligget i hans Haand — derom vil Meningerne mulig være delte. Men naar vi her i faa Ord skulde give en Karakteristik af hele

hans Virksomhed, da maa det blive denne: Et Livsarbejde og en utrættelig Energi, uden Hensyn til Personerne. — maaske navnlig ikke opefter — indsat paa det, som i hans Øjne tjente til Skibsfartens Vel.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Slutning af Sagen i Anledning af „Norges“ Forlis.

Det offentlige mod „Det forenede Dampskibsselskab“.

Det Spørgsmaal var først at besvare, om „Norge“ ved sin Afgang herfra var saaledes indrettet og udstyret, at det var fuldt berettiget at foretage den paatænkte Rejse med det om Bord værende Antal Passagerer.

Herom udtalte Retten, at „Norge“ lige fra det blev dansk Ejendom uafbrudt med offentlig Sanktion havde været benyttet som Udvandrerenskab og var erkendt som opfyldende Betingelserne af 28. Marts 1870 for Tilsynet med direkte Befordring af Udvandrere. „Norge“ havde dernæst været underkastet de befalede Eftersyn baade d. 26. Febr. og d. 22. Juni 1904 og havde faaet Udklaringsattest med Ret til at modtage indtil 800 Personer. Der var intet fremkommet om Mangel paa Omhu ved Eftersynet og heller intet, der kunde fremkalde nogen Formodning om, at nogen Mangel ved Skibet var blevet holdt skjult. „Norge“ fyldestgjorde ganske vist ikke enkelte af Fordringerne i Lov af 13. Febr. 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer, men dette var i Følge denne Lovs § 32 heller ikke nødvendigt for Skibe, der allerede ved Lovens Ikrafttræden var danske, ligesom en Klassifikation i visse anerkendte Selskaber, som t. Eks. Bureau Veritas, hvor „Norge“ var klassificeret, skulde regnes lige med Opfyldelsen af visse af Lovens Forskrifter. Bestemmelserne i den tidligere Lov af 24. Marts 1875 maatte „Norge“ siges fuldt ud at have opfyldt.

Skibet maatte antages at have haft en fuldt ud tilstrækkelig Besætning og navnlig paalidelige og i den Fart erfarne og dygtige Officerer, hvad der ikke mindst gjaldt Kaptajnen. Rederiet havde lagt alt, hvad der vedkom Navigationen, derunder den nærmere Bestemmelse af Ruten, i Førerens Haand. Da det efter Skibets Rumforhold var tilladt at have indtil 800 Personer om Bord, og da Besætningen bestod af 69, kunde der, naar fornødent Hensyn toges til om Bord værende Proviant, ikke med Føje gøres Indsigelse imod, at der faktisk var 727 Passagerer om Bord, ganske bortset fra, at disses Antal efter Reglementet af 1870 § 8 kun skulde beregnes til 604, men efter Bekendtgørelsen af 1903 § 14 derimod nærmest til 653. Der fandtes ingen Anledning til at komme ind paa, hvorvidt Ansvar for det Antal Passagerer, som var om Bord ved Afgang fra Kristianssand, kunde paahvile andre end Kaptajnen.

Naar der var anket imod, at Kompasserne ikke havde været officielt undersøgte siden Januar 1903, skulde det bemærkes, at der maatte antages fuldt ud at have været det foreskrevne Antal Kompasser om Bord, og at særlig Hovedkompasset havde været, som det burde være, og i god Stand og tilbørlig anbragt, ligesom det maatte antages, som af Kaptajnen meddelte, at have været fuldstændig undersøgt af ham og kompenseret i Begyndelsen af 1904, at der til enhver Tid i det hele var foretaget de tilbørlige Deviationsundersøgelser. Der fandtes ikke at kunne gøres Ansvar gældende, fordi ingen officiel Undersøgelse havde fundet Sted i Aar, idet en saadan ikke fandtes at være foreskrevet. For Tabet af Dagbøger og Deviationstabeller, for hvilket Rederiet i al Fald ikke var ansvarligt, kunde under de forhaandenværende Omstændigheder, hvor det navnlig gjaldt Redning af Menneskeliv, intet Ansvar gøres gældende.

Hvad de om Bord værende Redningsmidler og deres Anbringelse angik, bemærkedes, at ifølge Bekendtg. af 28. Juni 1875 § 10 havde der ikke behøvet at være mer end

5 Baade om Bord og det af tildels ringere Dimensioner end „Norge“s havde. „Norge“ havde imidlertid netop det Antal Baade, som efter dets Brutto Tonnage svarede til Forskriften i Bekendtg. af 5. Oktbr. 1903, nemlig 8, og netop med det for disse krævede Kubikindhold med Plads til 251 Personer. Endvidere havde „Norge“ om Bord 843 gode Redningsbælter: adskillig flere end nødvendigt, og det var derfor uden Betydning, at der ved Afgangen kun var 10 Redningskranse, som forlangt af Synsmændene, nemlig 2 for hver af de 5 Baade, som Skibet var pligtig at have, og ikke 16, som Aktor paastod, at der skulde være. Hvad dernæst angik „andre Flydemidler“, saasom Redningsflaader, løst Træværk etc., da forelaa der intet, paa Grundlag hvoraf Retten nu kunde dømme derom, men Meningens med Bestemmelsen maatte ogsaa nærmest være at overlade Afgørelsen til de paagældende Synsmænds Skøn, og dette gaik jo ud paa, at saadanne Redningsmidler var til Stede i tilstrækkeligt Omfang. Det maatte endvidere antages, at det til Baadene nødvendige Tilbehør havde været om Bord; ganske vist maatte det misbilliges, at Baadkompasserne ikke havde været i Baadene, ligesom at enkelte af Baadene ikke skulde have været forsynede med det fornødne Brød og Vand, men der fandtes ikke at kunne gøres Ansvar gældende til Straf, da Synsmændene ikke saas at have stillet noget Krav i saa Henseende, ligesom Bekendtgørelsen af 1903 stillede langt færre Krav til de andre Baade end til selve Redningsbaadene, hvilke sidste i nærværende Tilfælde var vel forsynede med Brød og Vand. Baadene maatte dernæst antages at have været anbragte paa behørig Maade, saaledes at de indtrufne Uheld alene maatte antages at skyldes de Forhold, under hvilke Udsættelsen af Baadene skete. Det maatte imidlertid antages, at der ikke var gjort tilstrækkeligt for at forvise sig om, at Mandskabet vidste, til hvilke Baade de hørte, og for at øve dem i Benyttelsen af disse. Men heller ikke i denne Retning fandt Retten at kunne gøre Strafansvar gældende, i hvilken Henseende det bemærkedes, at det med Hensyn til de ved Baadenes Tilbehør etc. omtalte Mangler ikke kunde siges at være godtgjort, at disse Mangler havde fremkaldt eller bidraget til at forøge Ulykken. Ansvar et i saa Henseende vilde derhos i al Fald ikke have kunnet paalægges Rederiet.

Rederiet vilde derfor i det hele blive at frifinde, og Sagens Omkostninger, derunder Kr. 100 til Aktor, vilde være at paalægge det offentlige.

Dom i S. S. Nr. 41/1904, afsagt d. 28. Decbr. 1904. Kaptajn G. A. Arvidson, Fører af S/S Wargøn af Venersborg, mod Firmaet C. K. Hansen for S/S Rupel af Antwerpen.

Da Damperen Rupel i December 1903 var paa Rejse fra Gefle Omegn til Antwerpen med en Ladning Stykgods, knækkede Krumtappen d. 11. Decbr. Kl. 7 $\frac{1}{2}$  Form., medens Skibet betandt sig i Østersøen og Kl. 5 havde passeret Smygehuk. Vinden var SO. med Styrke 4 til 5, og Strømmen var fra SO. „Rupel“ drev for Vind og Strøm. I en Afstand af 3 til 5 Kvartmil Syd for Falsterbo Revs Fyrskib sattes Signal: „Bugserbaad ønskes“. Kort efter kom Dampskibet „Wargøn“, som var paa Rejse fra Strømsstad til en Plads nær Lübeck med en Ladning Sild, hen i Nærheden, og „Wargøn“, som havde forstaaet Signalet som betydende, at „Rupel“ havde lidt Havari og ønskede at tages paa Slæb til opgiven Havn, naaede efter noget Besvær at faa en Trosse fra „Rupel“ om Bord; Trossen anbragtes i en Krog agter, der ellers benyttedes til paa Trolhätta Kanalen at slæbe Pramme i. Om Bord i „Rupel“ betragtede man „Wargøn“ som en Bugærdamper og antog derfor dens Assistance, medens man ellers vilde have ankret Syd for Falsterbo Revs Fyrskib, indtil Bugserdamper kunde komme. Forbindelsen mellem Skibene fandt Sted Kl. 10 $\frac{1}{2}$

Form., og „Wargøn“ slæbte derpaa „Rupel“ til Kjøbenhavns Yderred, hvorfra den af en Bugserbaad slæbtes ind i Havnen. Bødsen mente nemlig ikke, at „Wargøn“ vilde kunne manøvrere inde i Havnen. „Wargøn“ var imidlertid gaaet ind i Kjøbenhavns Havn, hvor den indtog nogle Kul og hvorfra den afgik samme Aften Kl. 7 $\frac{1}{2}$ ; den passerede atter Falsterbo Kl. 2 $\frac{1}{2}$  Formiddag og ankom til Bestemmelsesstedet d. 12. Decbr. Kl. 4 $\frac{3}{4}$  Eftm. Den var altsaa blevet forsinket c. 16 Timer.

Der var ikke truffet nogen Aftale om Betalingen for den ydede Hjælp, og da der ikke kunde opnaas Enighed, anlagde Føreren af „Wargøn“ Sag ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værneting mod C. K. Hansen paa „Rupels“ Vegne og paastod sig tilkendt en Bjærgeløn af Kr. 15,000 med Renter og Sagsomkostninger. Indstævnte paastod sig frifundet mod at betale Kr. 3,000 for den ydede Hjælp og paastod Sagsomkostningerne havede.

Rupel maatte nu antages at have haft en Værdi af ca. Kr. 37,500, Ladningen c. Kr. 150,000. Wargøn maatte antages at have en Værdi af c. Kr. 50,000, Ladningen c. Kr. 20,000, men „Wargøns“ Ladning viste sig paa Bestemmelsesstedet at være en Del bedærvet, hvilket efter Førerens Anbringende var begrundet i Forsinkelsen, og Ladningsmodtageren skulde herfor have krævet en Erstatning af c. Kr. 3,500. Herom forelaa dog intet nærmere oplyst.

Uden iøvrigt at komme nærmere ind paa Enkelthederne, særlig paa, om der maatte siges at foreligge et Bugserings- eller et Bjærgningstilfælde, skønnede Retten, at der burde tilkendes Sagsøgeren et Beløb af Kr. 4,750 med Renter. Sagens Omkostninger havedes.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar optræder der paa Oceanet Nord for de store Damperruter meget store cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrend der befinder sig mindre, sekundære Systemer, som bevæger sig mod Øst med de fremherskende vestlige Vinde, og som fremkalder en hurtig Omskiften af sydvestlige og nordvestlige Vinde paa Damperruterne. Denne Omskiften foregaar meget hurtigere for de Dampere, der er bestemt til Amerika og altsaa gaar imod Vindsystemerne, end for de østgaaende Baade, der gaar med disse. Anticykloner eller Omraader med højt Tryk forekommer mest Syd for Damperruten til New York; de gennemskaeres af Trafikken til Vestindien. Ikke sjældent optræder der dog ogsaa Omraader med højt Tryk paa 45 $^{\circ}$ —70 $^{\circ}$  N. Brd., der da fremkalder østlige Vinde paa Ruten Kanalen—New York. Barometersvingningerne paa Nordatlantehavet er meget store i Januar.

Nordgrænsen for Nordøst Passaten løber i en flad Bue omtrent fra de Kanariske Øer til Florida Strædet. Dens Sydgrænse er derimod rykket langt imod Syd; paa 30 $^{\circ}$  V. Lgd. ligger den paa 3 $^{\circ}$  N. Brd. (5 $^{\circ}$  N. Brd. i December), dog har den ikke endnu naaet sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Paa den vestindiske Side er Passaten i Almindelighed friskere og østligere end paa den afrikanske Side; dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske og de Kap Verdiske Øer ret ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som — med højt Lufttryk over Nordafrika — blæser fra Sahara. Følgerne af saadanne Væjrforhold er meget diset Luft og til Tider stærkt Støvfald, hvad der ofte har givet Anledning til betydelige Søulykker.

Nordgrænsen for Sydøst Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del nærmere til Ækvator, særlig paa den amerikanske Side af Oceanet.

Storme. For Damperruterne paa de højere Breddegrader er Januar i Almindelighed Aarets mest stormfulde Maaned, og det er næsten altid netop midt paa Oceanet, at Stormhyppigheden naar sit Maksimum. Paa den evropæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden stærkt.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er de taaefattigste Maaneder; kun paa enkelte Steder finder man større Taaehyppighed end 10 pCt.

Is. Som oftest er Damperruten til New York endnu næsten helt isfri i Januar. Drivisen rykker dog stadig længere mod Syd, saa at man fra 15. Januar bør holde sig til det sydlige Skæringspunkt for de internationale Dampskibsruiter.

Sejlskibsruiter. Sejlere, der er for Sydgaende fra Kanalen, bør med østlige Vinde og faldende Barometer holde godt mod Vest, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om. Faar man Passaten paa et temmelig østligt Sted, saa kan man styre efter Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derfra efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. Passerer man derimod Vest om de Kap Verdiske Øer, bør man naa 8° N. Brd. paa 25° V. Lgd.

Middelhavet. I Middelhavet er navnlig den østgaende Strøm langs den afrikanske Kyst af Betydning; dog er der ogsaa paa andre Steder i Middelhavet overvejende Sætning mod Sydøst som Følge af de nordvestlige og vestlige Vinde. Ved den spanske Kyst i Farvandet mellem de Baleariske Øer og Fastlandet forekommer dog ikke sjældent en sydlig eller sydvestlig Strøm, og ved Rivieraen optræder en Kyststrøm, der gaar i Retning mellem Sydvest og Vest. I det ægæiske Hav træffes den sydgaende Dardanellerstrøm, der løber gennem Doro-Kanalen, ofte indtil Kap Malia.

## Ulykkesforsikringsloven.

Vi har modtaget følgende:

Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring har vakt ikke ringe Opmærksomhed ogsaa uden for Rederierne, og ikke uden Berettigelse, da der gennem det, hvis det bliver til Lov, vil blive paalagt en af Landets større Indtægtskilder en helt ny og betydelig Byrde. Ser man imidlertid hen til de Krav, der nu til Dags stilles om Arbejdsgiverens Pligt til at sikre sine Arbejdere mod Følgerne af Ulykkestilfælde, synes man, at Fordringerne ikke er helt ubillige.

Maa man saaledes gøre denne Indrømmelse, kan man paa samme Tid undres over den Mangel paa Hensyn, der i Almindelighed vises overfor Skibsfarten. Er Industrien muligvis for Tiden ugunstigt stillet, saa nyder den dog for en stor Del baade direkte og indirekte godt af Bestemmelserne i Toldloven, hvorimod Skibsfarten stedse har været og er stedmoderlig behandlet, ikke alene gennem Tolden og flere andre Afgifter, men ogsaa gennem Udredelsen af Afgiften til Konsulerne, som Skibene sjældent eller aldrig benytter, uden naar Loven kræver det ved Optagelse af Søforklaring og lignende.

Ganske vist har Regeringen fremsat Forslag om Ophævelse af den halve Konsulatafgift; men om den Besparelse, som Rederierne derved opnaar, staar i Forhold til de ny Udgifter, som tænkes paalagt, turde være et Spørgsmaal, som først kan besvares med Tiden. Som

Forholdene er, hvor Skibsfarten arbejder under meget ugunstige Vilkaar, vil Fortjenesten sikkert kun være yderst ringe, jfr. ogsaa Hr. Konsul J. Hansens Betragtninger i „Nationaltidende“ for 12. November f. A.

Vil Staten nu ikke yde Skibsfarten nogen direkte Hjælp — hvilket man heller ikke har tænkt at bede om — og gaa saa vidt som flere Steder i Udlandet, hvor man mer eller mindre af handelspolitiske Hensyn ved Subventioner og paa andre Maader direkte eller indirekte støtter Skibsfarten, bør den dog saa vidt mulig fjerne de direkte Hindringer, der i sin Tid er lagt i Vejen for Udviklingen af et Erhverv, der netop paa Grund af, at Danmark politisk set spiller saa lille en Rolle, har alle Betingelser for at være en af de mere betydelige Indtægtskilder. Og mener Regeringen endnu ikke at turde hæve eller nedsætte de for Skibsfartens Udvikling saa hæmmende Toldsatser, maa man dog haabe, at den snarest mulig vil strække sig videre end til at ophæve kun den halve Konsulatafgift, hvilket sikkert i Længden økonomisk set vil være til Fordel for Landet og Befolkningen. Ser man nemlig hen til den Udvikling, der er foregaaet med den danske Handelsflaade i de sidste 25 Aar, hvor Tonnagen for Skibe over 20 Tons er steget fra c. 247,600 i 1888 til c. 401,500 Reg.-T. i 1903, tør ingen benægte, at dette Erhverv beskæftiger og ernærer et stedse stigende Antal Personer.

Gaar man nu selve Lovforslaget, som det blev forelagt, igennem, kan det ved en rent umiddelbar Betragtning se ud, som om Rederne ikke har særlig Grund til at beklage sig, idet der ikke bliver taget haardere paa dem end der i Følge Lov af 7. Januar 1898 bliver taget paa Arbejdsgiverne paa Landjorden. Maksimalbeløbene for Erstatning ved Dødsfald og ved Invaliditet er saaledes nedsatte med henholdsvis 400 og 600 Kr., og en Forringelse af under 10 pCt. af Erhvervsævnen fritager Rederne for Erstatningspligt.

Disse Fordele vejer imidlertid ingenlunde op mod de Fordringer, som alt i Følge Sølovens §§ 64, 66, 90 og 93 paahviler Rederne, og som er ganske ukendte for Arbejdsgiverne paa Landjorden. Hertil kommer endvidere, at Farerisikoen for Arbejderne paa Landjorden i Virkeligheden er mindre end for Søfolkene; man maa nemlig erindre, at disse ikke alene hele Døgnet igennem, saa længe en Rejse varer, er udsatte for Ulykkestilfælde ved deres Arbejde, men ogsaa ved „Acts of God“ er udsatte for et Risikobegreb, som kun er lidet kendt paa Landjorden.

For nu at bøde lidt paa de Krav, der stilles, indeholder Lovforslagets § 24 en Bestemmelse om, at Staten for Sejlskibe paa under 300 Reg.-Tons Netto vil yde et aarligt Tilskud, der ikke maa overstige Halvdelen af den Præmie, der uden dette paahviler Rederne, dog i intet Tilfælde over 5 Kr. aarlig for hver forsikringsberettiget Person. I denne Bestemmelse ligger der, som det synes, et Fingerpeg om, at Regeringen har ment, at Præmien for disse Skibe kan komme til at ligge omkring 10 Kr. pro persona. Den Anskuelse, som er udtalt her, synes, saa vidt Motiverne oplyser, at have sin Grund i en Undersøgelse af Forholdene ved de tyske „Seeberufsgenossenschaften“; den er imidlertid ganske fejlagtig alene af den Grund, at Klassificeringen, som finder Sted der, er uretfærdig, idet Præmien for Sejlskibene uden Hensyn til Risikoforholdene er betydelig lavere end for Dampskibene. Imidlertid er der al mulig Anledning til at haabe, at Tilskudet vil blive forhøjet ved Lovens endelige Affattelse.

At give nogen Norm for Præmiernes Størrelse, er med de faa Erfaringer, man her i Landet er i Besiddelse af, ganske urigtigt og stridende mod ethvert forsikrings-teknisk Synspunkt. Der maa gaa en længere Række normale Aar, inden man tør danne sig nogen bestemt Mening herom; indtil da vil det sikkert være det fornuftigste at gaa forsøgsvis frem og begynde med en ikke altfor lille fast aarlig Præmie, hvortil maa komme even-



tuel Efterbetaling. At tage de tyske Præmier til Mønster vil, selv om man regulerede dem under Henblik paa de forskellige Farerisikoer, næppe være heldigt, da de tyske Søfartsforhold i mere end en Retning adskiller sig en Del fra de danske; til nogen Vejledning kan de dog altid tjene.

Herom vil Rederierne ogsaa sikkert vide at træffe en hensigtsmæssig Ordning med den Forsikringsinstitution, som kommer til at overtage Risikoen.

Om dette sidste Punkt, Overtagelsen af Risikoen, bestemmer Lovforslaget som bekendt, at Rederne for at undgaa Kalamiteter skal afgive deres Risiko til et eller flere af Indenrigsministeren anerkendte Forsikringsselskaber. Hvorledes Rederne vil ordne sig med Hensyn til denne Bestemmelse, er vist endnu uafgjort. Et Spørgsmaal er det, om Indenrigsministeren vil anerkende de engelske „protection clubs“, og om disse i det hele vil overtage Risikoen. Naturligere og sikkert langt det fordelagtigste vil det blive, om Rederierne dannede deres eget gensidige Selskab, som overtog saavel Forpligtelserne i Følge den ny Lov som efter Søloven. Hvorvidt en saadan Forening bør omfatte saavel Sejl- som Dampskibe, tør man næppe udtale sig om, før Loven foreligger i sin endelige Skikkelse; set fra et forsikrings-teknisk Standpunkt, er der næppe noget til Hinder derfor, da man udmærket kan opretholde Gensidighedsprincippet uden at skade den ene Part paa den andens Bekostning. Og ser man hen til de ovenomtalte Forhold om Ansættelsen af Præmien og til den Erfaring, som Rederierne saavel her i Kjøbenhavn som paa Ærø, Svendborg og Fanø har indhøstet med Hensyn til Fordelene ved at have deres egen Kaskoforsikring, ligger heri den største Opfordring til nu at benytte et lignende System i Forbindelse med en fornuftigt anlagt Brug af Genforsikring, rent bortset fra, at Administrationen af en saadan Forening ikke behøver at blive særlig kostbar, idet man bør gøre Regning paa forskellig, i hvert Fald indirekte Støtte fra Rederne, som derved kun tjener deres egne Interesser.

F. S.

## Fragtmarkedet.

Til Trods for de sædvanlige Forstyrrelser paa Grund af Julen og Aarsskiftet, har der dog i flere Retninger været fragtet nogenlunde livligt, særligt fra Nord- og Sydamerika, som ogsaa til Dels er lidt højere og fastere for denne og næste Maanedes Lastning, og da Helligdagene nu er forbi, tør det nok forventes, at yderligere Liv snart vil udfolde sig rundt omkring, men nogen videre Stigning tør man næppe vente sig; dertil er der i Øjeblikket for megen ledig Tonnage og for mange golde Pletter paa Verdensfragtmarkedet.

For Østens Vedkommende har Rispladserne vist mest Aktivitet, og en Del større Baade sluttedes pr. Februar/Marts til 23/9 à 24/ O. C. 13/ én, 13/6 to japanske Havne. Bombay og Kurrachæe er meget stille paa Basis af henholdsvis 15/6 og 16/6 til udsøgt Havn. Calcutta ligeledes meget stille paa Basis af 20/ Dødvægt.

Sortehavet er fremdeles yderst flovt, og Raten fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn er næppe over 6/6 for større Baade ved Anlægning, medens mindre Baade paa Charter kan faa 7/6, men Begæret er særdeles limiteret. Sulina er nærmest nominel paa Basis af 6/9 à 7 ved Anlægning. Fra Azoff sluttedes en enkelt April Baad til 9/9 „any“.

Middelhavet er i en tarvelig Tilstand, idet Raterne trykkes af den store Mængde fragsøgende Tonnage. For Erts sluttedes en Del Baade, men Raterne er kun til i aller heldigste Tilfælde at sejle „Stop“ for. For Esparto, Fosfat, Svovl etc. er Fragterne ligesaa daarlige. Fra Alexandria accepteredes saa lavt som 6/ Bomuldsfrø til Hull pr. Januar. Ertsfragterne fra Bilbao er omtrent

uforandrede; der sluttedes til 3/9 Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/6 Grangemouth.

Nordamerika har vist mere Liv i den sidste Tid. Der er sluttet nogle Kornladninger, og flere er i Markedet. Der betales for saadanne fra „Northern Range“ 2/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til udsøgt Havn, 2/6 à 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cork for Ordre, medens der fra Golfhavn sluttedes til 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> C. f. O. Paa Netto Charter fra Golfen kan pr. Januar/Februar nu faas 11/ U. K. eller Kontinentet, 12/ én, 12/6 to danske Havne. Tømmerfragter lave og Markedet trevent; 80/ betaltes Mobile/Holland pr. Januar/Februar og 83/9 til Kiel pr. Marts/April. Bomuldslasten knappe; 28/ à 30/ betaltes sidst fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen.

La Plata er fast for Januar/Februar, og der betinges nu med Lethed for denne Position 18/ à 18/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Begæret er ret livligt. Et Par store Dampere sluttedes pr. Marts til 17/ fra Bahia Blanca.

Østersøen er stadig i en ganske miserabel Forfatning, og da adskillige Baade ikke har kunnet faa Ladning undtagen til aldeles ruinerende Rater, samtidig med at Kulfragter heller ikke har været til at opdrive, er disse Baade blevne oplagte, hvilket vist ogsaa er langt det fornuftigste under de nuværende Forhold. Den pludselige Kulde i Ugens Begyndelse har ingen Indvirkning haft paa Fragterne. Riga er, medens dette skrives, endnu tilgængelig, men der findes ikke stort andet end mindre Partier Korn til 9 d. London eller Rotterdam, Frs. 18 Hør, Frs. 7 Oljekager til Dunkerque eller Ghent, alt kun ved Anlægning. Reval er flovt paa Basis af 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Hvede London eller Rotterdam og Libau paa Basis af 8 à 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havre, men der ventes snart at ville blive større Tilførsler, særlig til Libau. Windau har set intet at byde paa og de tyske Pladser næsten heller intet. For den kommende Træsaison udbydes en Del Laster og Kontrakter til Rater, der nærmest holder sig omkring det forløbne Aars.

Kulfragter er fastere ad Middelhavet til, men til Danmark og Østersøen er de meget lave og Laster overordentlig knappe. Forthet noterer 4/6 for 6/800 Tons Baade til dansk Provinshavn, 4/ à 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Riga eller Libau, 4/ à 4/6 tyske Havne, medens der fra Tyne eller Blyth betales 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Neufahrwasser, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Helsingør, 4/ Malmø (1,100 Tons), 5/9 Genua, 6/ Palermo. Fra Cardiff sluttedes livligt til 4/6 Stettin, 6/ Genua, Frs. 7 à 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 5/6 Port Said, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Alexandria, 6/9 Colombo, 13/9 Hongkong, 5/3 Las Palmas, 6/9 River Plate.

Med det nu herskende Vintervejr er al Sejlads for Sejlere saa godt som ophørt.

Køngsberg viser sig stadig aaben for Tonnage pr. Foraar, og det ser ud til, at der kan ventes en ret god Eksport fra denne Plads.

Stolpmünde er aaben for en enkelt Ladning Rug til Korsør pr. Januar. Danzig meddeler, at Markedet er fuldstændig livløst, og der liggende Skibe er endog meget vanskelige at placere.

ab Sydsverrig foreligger kun faa Noteringer, saaledes Sølvborg — Kjøbenhavn Brædder 8 Øre pr. Kbfd. Carlshamn/Kiel, Lübeck 5 Mark Kantsten.

ab Kristiania — Skiensfjord noteres Isfragter til Boulogne 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Frs., Portsmouth 6/6, Colchester 8/, alt pr. Januar; til Liverpool 6/6, Kings Lynn 6/ pr. Februar, samt pr. Marts til Cork 6/6 à 6/9.

ab Hull/Grimsby noteres til Rønne £ 5.5.0, Allinge, Svaneke, Nexø £ 7, Skien, Kristiania £ 4.5.0, alt Kul.

## Fra Sø og Land.

Almindelig dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning finder Sted d. 11., 12. og 13. Januar. 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 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.

### Ugens Havarier.

Hercules, Galease af Svendborg, der paa Rejsen fra Lysekil til Lübeck grundstødte paa Hatterrevet, er af Svitzers assisteret flot og i læk Tilstand indbragt til Korsør. Skibet, der var ladet med Brosten, maatte kaste  $\frac{2}{3}$  af Lasten. Skibet bliver bragt til Svendborg for Reparation.

Anes Minde, Skonnert af Grenaa, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Kattinge med Trælast strandet ud for Raageleje og er Vrag. Besætningen, 2 Mand, reddedes.

Skibet, der var bygget i Tyskland, maalte 29 Netto Reg-Tons.

Drie Derika, Tjalk af Groningen, er paa Rejsen fra Allinge til Bremen med Sten kommen paa Grund ved Gjædser.

Isabella, Skonnert af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Faxø til Sarpborg med Kalksten sunket ved Hirtsholm. Besætningen reddet.

Bretland, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 30. f. M. kommet paa Grund ved Hornbæk; Svitzers assisterer.

Alabama, Dpsk. af Kjøbenhavn, der den 5. f. M. afsejlede fra Hjemstedet til Amerika, har paa Rejsen haft saa stærkt Uvejr, at det med Maskinskade og anden Skade maatte søge tilbage til Stornoway d. 19. s. M.; her strandede Skibet paa en Klippe efter at være kommet i Drift under en hæftig Storm. Skibet er kæntræt om paa Siden og er fuldt af Vand, saa der er kun ringe Haab om Bjærgning. Svitzers Damper „Viking“ assisterer.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Torsdag den 22. December blev paa Flensborg Skibsværft en Passagerdamper, bygget til Hamburg-Amerika Linjen, sat i Vandet. Skibet fik Navnet Columbia; dets Dimensioner er: Største Længde 427' 3", Bredde 50' 8 $\frac{1}{2}$ ", Dybde (moulded) 31' 6", Bæreevne c. 7,500 Tons.

Fra Skibsbygmester Andersens Værft i Svendborg er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen, bygget til Skibsreder H. Christensen m. Fl. i Marstal. Skibet maaler 123 Tons Brutto, fik Navnet Maagen og skal føres af Kapt. Mortensen.

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

1ste Klasses Skråderi 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 3. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 1. Jan. — Alexandra, Thomsen, pass. Kingsbridge 31. December.

— Algarve, Borries, afgik fra Swansea 24. December til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Riga 3. Jan. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Riga 18. Decbr. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Antwerpen 1. Januar til Cardiff. — Arkansas, Petersen, ankom til Baltimore 31. December. — Arno, Strubberg, afgik fra Oporto 29. Decbr., ank. til Bordeaux 2. Januar. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Reval 28. Decbr. — Ceres, da Cunha, afgik fra Trondhjem 31. December hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Cardiff 28. December til Genua. — Dagmar, Larsen, afgik herfra 31. Decbr. til Reval. — Douro, Mortensen, afg. fra Djidjelli 27. December hertil. — Esbjerg, Sæberg, afgik fra Stockholm 3. Januar til Kongsberg. — Florida, Ørum, afgik fra Kristiania 3. Januar hertil. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 31. December hertil. — Garonne, Kromann, ankom hertil 1. Januar. — Georgios I., Sørensen, ank. til Reval 20. Decbr. — Hekla, Egense, pass. Butt of Lewis 1. Januar hertil via Kristiania. — Hellig Olav, Holst, afgik herfra 2. Januar til Newcastle. — Hengest, Harder, ankom til Havre 2. Januar. — Hjelm, Simonsen, afgik fra Danzig 2. Januar hertil. — Island, Holm, afgik herfra 22. December til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Antwerpen 30. December. — Jolantha, Kann, ankom til Pillau 30. Decbr. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 30. Decbr. for Libau. — Kentucky, Staal, afg. herfra 30. Decbr. til New York. — Kiew, Christiansen, ank. til London 26. December. — Kursk, Gommesen, ankom til London 2. Januar. — Loire, Craignou, afgik herfra 31. December til Dunkerque. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 27. Decbr. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 20. December til Baltimore. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 24. Decbr. — Morsø, Sørensen, ankom til Danzig 2. Januar. — Moskov, Meldahl, ankom til Pillau 29. December. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 26. December. — O. B. Suhr, Wiencke, ankom til Antwerpen 25. December. — Omsk, Jonsen, afgik fra Rotterdam 1. Jan. til Cardiff. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 26. Decbr. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 2. Januar for Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 31. December. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 1. Januar. — Rita, Schibbye, afgik herfra 2. Januar til Stockholm. — Seine, Dampt, ankom til Libau 2. Januar. — Skalholt, Larsen, ankom til Trondhjem 30. December. — Texas, Andersen, passerede Port of Ness 31. Decbr. for Aarhus. — Thyra, Fischer, afgik fra Libau 1. Januar til Hull. — Tiber, Bech, afgik herfra 2. Januar til Ghent. — United States, Wulff, ankom hertil 1. Januar. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 1. Januar. — Vendssyssel, Jacobæus, afgik fra Libau 1. Januar til London. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 3. Januar til Færøerne via Leith. — Fix ankom til Swansea 29. December. — Marie afgik fra Liverpool 30. Decbr. hertil. — Vadsø ankom til Manchester 31. Decbr. — Annie ankom til Sølvborg 2. Januar, afgik 3. Januar til Carlscrona. — Pax ankom hertil 30. Decbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 30. December. — Frode, Meyer, ankom til Dunkerque 27. December. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 30. December. — L. H. Carl, Jensen, ankom til Dunkerque 31. Decbr. — Erik II, Mahncke, afgik fra Libau 1. Januar. — Knud II, Hansen, ankom til Cardiff 1. Januar. — Danmark, Kraemer, ank. til Blyth 3. Januar. — Ragnar, Holst, afgik fra Libau 31. December. — Skjold, Risø, ankom til Riga 3. Januar. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Aarhus 31. December. — Olaf, Petersen, laster paa Tynen til Kbhvn. — Svend II, Riber, afg. fra Cardiff 10. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Tyne Dock 15. Decbr.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Kbhvn. 31. December. — Vagn, Mahncke, ankom til Cardiff 2. Januar.

Danmark. Ansgar, Predbjørn, ankom til Kjøbenhavn 31. December. — Helge, Poulsen, ankom til Stockholm 28. Decbr. — Rolf, Olsen, ankom til Libau 2. Januar. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Aarhus 26. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Reval 18. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Reval 31. December. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Dunkerque 3. Januar. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afg. fra Burntisland 31. December, best. til Korsør. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Newcastle 3. Januar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Marseille 3. Januar, best. til Algier. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Newcastle 28. Decbr., bestemt til St. Vincent. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Kiel 3. December.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Pommeron 23. Decbr. — Kamma, Løfler, afgik fra Kiel 3. Januar. — Helga, Møller, afgik fra Sfax 2. Januar. — Martha, Christensen, afgik fra Bilbao 1. Januar. — Elna, Rathje, afgik fra Berucha 30. December. — Therese, Pedersen, afg. fra Sunderland 29. Decbr. — Simone, Jørgensen, afgik fra Sevilla 2. Januar. — Jeanne, Lagesen, ankom til Bayonne 23. December.

**Helsingørke Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Barcelona 30. December, best. til Novorossisk. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Boness 29. December, bestemt til Nizza. — Ophelia, Wilhelmsen, passerede Konstantinopel 1. Januar.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, pass. Dartmouth 2. Januar, best. til Manchester. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Methil 30. December, ankom til Esbjerg 1. Januar. — Nordseøen, Gram, afgik fra Bremerhaven 31. Decbr., best. til Reval. — Nexos, Basse, afgik fra Hamburg 2. Januar, bestemt til Bremen. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 30. December, best. til Rouen. — Napoli, Christensen, afg. fra Esbjerg 29. Decbr., ankom til Bremen 31. December. — Neptun, Knudsen, afgik fra Helsingør 31. Decbr., bestemt til Riga. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 29. December, ankom til Hamburg 31. Decbr. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Manchester 30. December, ank. til Llanely 1. Januar. — Dagmar, Hansen, ankom til Bandholm 28. December.

**Jylland.** Ester, Sørensen, ankom til Cardiff 2. Januar. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Riga 31. December, bestemt til Dunkerque. — Karen, Winther, ankom til Rotterdam 28. December.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Fredericia 26. Decbr. — Dagny, Fischer, afgik fra Antwerpen 3. Januar, bestemt til Neufahrwasser. — Mary, Larsen, afgik fra Rostock 27. Decbr., bestemt til Vianna do Castello.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Rouen 1. Januar.

**Nordseøen.** Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kbhvn. 2. Januar. — Nordland, Petersen, afgik fra Barry 27. December. — Holland, Lund, ankom til Boness 2. Januar. — England, Andersen, ankom til Grangemouth 1. Januar. — Rusland, Møller, afg. fra Pillau 1. Januar.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 24. Decbr. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Grimsby 31. December. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Rendsburg 2. Januar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Burntisland 27. Decbr., ankom til Helsingør 30. Decbr. — Normannia, Erichsen, ankom til Hull 30. December.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 28. December, ankom til Hamburg 1. Januar.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Aalborg 3. Jan., best. til Blyth. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Nørre Sundby 1. Januar, best. til Libau. — Fredensborg, Lund, afg. fra London 31. Decbr., best. til Blyth. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 1. Januar, bestemt til Blyth. — Jømsborg, Hansen, ankom til Livorno 29. Decbr. — Kronborg, Hveissel, ankom til Kbhvn. 27. December. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 4. Januar, bestemt til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, ank. til Glasgow 2. Jan. — Søborg, Fischer, afg. fra Glasgow 23. Decbr., bestemt til Bermuda. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Ghent 1. Januar, best. til Newport. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Karrebæksminde 30. Decbr., er ankommen til Riga.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Aalborg 4. Jan., best. til Riga. — Klampenborg, Jensen, ankom til West Hartlepool 3. Jan. — Marselisborg, Mathiesen, ank. til Manchester. 29. Decbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 30. December, best. til Riga. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Genua 31. December, best. til Sevilla. — Tuborg, Agerlin, ankom til Cardiff 3. Jan. — Ulfsborg, Petersen, pass. Dungeness 2. Jan., bestemt til Bremen. — Vordingborg, Petersen, ankom til Bremen 3. Januar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Blyth 4. December, bestemt til Pensacola. — Kallundborg, Lund, ankom til Middlesbro 31. Decbr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ank. til Newcastle 31. December.

**Dampskibsselskabet Torm.** Agnete, Sørensen, ankom til Dünkirk 2. Jan. — Helene, Jensen, afg. fra West Hartlepool 31. Decbr., bestemt til Warnemünde. — Ajax, Bronson, ankom til Kiel 29. December. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 29. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 29. December, ankom til Newcastle 3. Januar.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Shanghai 1. Januar. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Buenos Ayres 27. Oktober.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra New Orleans 31. December. — St. Jan, Rambusch, ank. til Liverpool 3. Jan. — St. Thomas, Prah, afg. fra Vigo 21.

Decbr. — St. Domingo, Wrisberg, ankom til Havre 29. December.

**Ærø.** Erindring, Hansen, ankom 2. Jan. til Vejle. — Enigheden, Svane, ank. 1. Jan. til Sunderland.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Dunston 2. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Madeira 2. Jan. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Frederikshavn 1. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Vejle 3. Jan. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Las Palmas 2. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Libau 27. Decbr. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Odense 28. Decbr. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Libau 29. December. — N. F. Høffding, Ellekilde, ankom til Vejle 28. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, er ankommen til Libau. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Odense 27. Decbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Svendborg 24. Decbr.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Boness 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — London, Bom, ankom til Kbhvn. 9. December. — Paris, Krogh, afgik fra Blyth 31. December, best. til Lübeck. — Bryssel, Tholander, afg. fra Liverpool 2. Jan., best. til Hamburg.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ank. til Barry 26. Decbr. — Wien, Brink, ankom til Blyth 3. Januar.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Rotterdam 25. Decbr. — Clara, Villadsen, ankom til Aalborg 3. Jan. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Korsør 4. Jan., best. til Libau. — Erik, Steen, afgik fra Kjøbenhavn 30. December., best. til Blyth. — Axel, Damm, afg. fra Kallundborg 30. Decbr. bestemt til Libau. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Baltischport 3. Jan., best. til Libau. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Cardiff 3. Januar, best. til Palma. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Catania 3. Jan., best. til Tripolis.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afgik 1. Jan. fra Newcastle best. til Mariager.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Gottlob, afg. fra Boness 31. Decbr., ank. til West Hartlepool 2. Januar. — Egholm, Winther, afg. fra Marseille 30. Decbr., best. til Rufisque. — Katholm, Arnesen, ankom til Cardiff 2. Jan.

## Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Gladstone, Thing, ankom til Hamburg 25. December fra Antwerpen. — Havila, Duysen, afgik fra Hamburg 25. Decbr. til Delagoa Bay. — Doris Brodersen, Hansen, prajet 22. Decbr. paa 48° N. 7° V. fra Newhaven til Delagoa Bay.

**Svendborg.** Valborg, Rasmussen, ankom til Faro 26. Decbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Malmø 23. December. — Zampa, Petersen, ankom til Shoreham 23. Decbr. — Vera, Jensen, ankom til Stubbekjøbing 26. December. — Boline Marie, Hansen, ank. til Kiel 26. Decbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Gibraltar 23. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Havre 27. December. — Jørgen Larsen, Nielsen, ank. til South Alloa 28. Decbr. — Nanna, Baagøe, ankom til Treport 2. Januar. — Ragnhild, Andersen, ank. til Drøbak 29. Decbr.

**Ærø.** Eden, Petersen, ank. 27. December til Newport Mon. — Hebe, Clausen, ankom 30. December til Marstal fra Wemys. — Amor, Rasmussen, ankom 25. Decbr. til Aviles. — Hertha, Krull, ank. 27. Decbr. til Swansea. — Union, Mortensen, ank. 26. Decbr. til Rostock. — Lorenz, Levinsen, ankom 26. Decbr. til Aalborg. — Erik Kristine, Albertsen, ank. 23. Decbr. til Frihavnen. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 24. December til Barry. — Norden, Rasmussen, ankom 24. Decbr. til Helsingborg. — Claudia, Aaberg, afgik 24. December fra Dover til Maracaibo — Caroline, Albertsen, ankom 24. Decbr. til Frihavnen. — Dana, Carlsen, afgik 21. December fra Plymouth til Laguna. — Zephyr, Hansen, afgik fra Newport 22. Decbr. til Carupano. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 27. Decbr. til Skien. — Kirstine Jensen, Hansen, ankom 26. Decbr. til Kjøbenhavn. — Albertha, Kromann, ank. 27. December til Corouilles. — Karen, Bager, ank. 27. Decbr. paa Ærøskjøbing Red. — Apollo, Albertsen, ankom 27. December til Swinemünde. — Emanuel, Nielsen, ankom 29. Decbr. til Frihavnen. — De tre Søstre, Rasmussen, ankom 23. Decbr. til Frihavnen fra Randers. — Erik Kirstine, Albertsen, afg. 24. Decbr. fra Kjøbenhavn til Nexø. — Hekla, Jørgensen, ank. 29. Decbr. til Gravesend. — Albert, Fabricius, ank. 29. December til Trapani. — Eos, Christensen, ank. 30. Decbr. til Lowestoft. — Veritas, Jørgensen, ankom 1. Januar til Genua. — Atlantic, Rasmussen, ank. 31. December til Savannah la Mar (Jamaica). — Alma Marie, Hansen, ank. 31. December til Gravesend. — Ane Mathias, Eriksen, ankom 30. Decbr. til Liverpool.

## 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. Thyborøn-Kanal.** Ved Thyborøn-Kanal er den forreste Ledebaake omblæst og Fyret paa den slukket.

Baaken vil blive rejst og Fyret atter tændt saa snart som muligt.

**Sundet. Nakke-Hoved N.** En Galease er sunken 1, Kml. N. 38° V. fra Nakke-Hoved Fyr. En Mast er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvager, og om Natten vises en hvid Lanterne ved Vraget.

Klokketønden „Saltholm Flak NV.“ er midlertidig ombyttet med Vintersømærket.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Stockholm Skærgaard. Rödudden.** Ved Foraarsafmærkningen 1905 ombyttes Pyramidetønden ved Rödudden med en sort Vager. 59° 21' 30" N. Br. 18° 15' 48" Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibene „Svenska Björn“ og „Grundkallen“ inddraget den 31te December 1904.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Kalmar er Fyrskibet „Utgrundet“ inddraget den 2den Januar 1905.

**Finland. Finske Bugt. Ekholm og Rödskär.** Paa Ekholm og paa Rödskär er oprettet Taagesignal.

Paa Ekholm giver en Sirene hver 1 Minut To-Stød, Stød 3 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 51 S. 59° 41' N. Br. 25° 49' Ø. Lgd.

Paa Rödskär giver en Sirene hver 1 Minut Tre-Stød, Stød 2 S., Pause 3 S., Stød 2 S., Pause 3 S., Stød 2 S., Pause 48 S. 59° 58' N. Br. 26° 42' Ø. Lgd.

**Rusland. Kronstadt store Red.** Paa Kronstadt store Red er mellem den hvide Anduvningstønde og den første hvide Stage V. for den udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost over et hvidt Flag. 59° 59' 5" N. Br. 29° 41' 0" Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Narva. Store-Tjuters.** Paa det ny Fyrtaarn paa Store-Tjuters er Fyret nu tændt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Helgoland.** Vragtønden ved Vraget af „Bandaneira“ i Helgoland S.-Havn er atter ombyttet med Lys- og Klokketønden.

**Weser.** I Neue Weser er Roter Grund tiltagen N. efter, hvorfor følgende Tønder er flyttet og nu ligger saaledes:

Spirtønde C med Kryds i 7 Fv. Vand, fra Roter Sand Fyr i S. 79° V. og fra Wangeroog Fyr i N. 51° Ø. 53° 51' 15" N. Br. 8° 2' 14" Ø. Lgd.

Spirtønde D med „D“ paa Toppen i 7 Fv. Vand, fra Roter Sand Fyr i S. 49° V. og fra Wangeroog Fyr i N. 60° Ø. 53° 50' 46" N. Br. 8° 4' 9" Ø. Lgd.

Lys- og Klokketønden E i 25 Fod Vand i Grænselinien mellem Vinklen med hvidt Et-Blink og hvidt, fast Lys i Roter Sand Fyr, fra Wangeroog Fyr i N. 69° Ø. og fra Roter Sand Fyr i S. 36° Ø. 53° 50' 11" N. Br. 8° 6' 29" Ø. Lgd.

I Alte Weser skal Baaketønden „Alte Weser“, der ligger i Wangeroog Fyrs hvide, tæste Vinkel, flyttes til V. for denne Vinkel.

I Weser er Vinterafmærkningen foretaget. Fra Grossensiel til Bremen er Tøndernes Antal indskrænket saaledes: Fra Grossensiel til Brake ligger 7 røde Stumpstønder og 8 sorte Spidstønder samt en sort og rød Baaketønde. Fra Brake til Vegesack 8 røde Stumpstønder og 8 sorte Spidstønder samt en sort og rød Baaketønde ved Hunte Munding. Fra Vegesack til Bremen den røde Tønde ved Indløbet til Büren Weser og den sorte Baaketønde ved Mundingen af Lesum.

I det nedre Farvand foretages, naar Is gør det nødvendigt, følgende Forandringer: Baaketønden ved Roter Sand S.-Spids ombyttes med en sort Stumpstønde. Lys- og Klokke-tønde AW/I i Alte Weser og Lys- og Klokke-tønde Nr. 10 i Dwarsgat ombyttes med sorte Spidstønder. Lys- og Klokke-tønde E i Neue Weser og Lystønde G oven for Geeste Munding ombyttes med røde Spirtønder.

Lystønderne L og N paa Brake Red ombyttes med røde Stumpstønder. Lystønde M er inddragen for Vinteren.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk.** Paa Grund af at Bontetonsrug er tiltagen, er der foreløbig i 17 Fod Vand i Stortemelk udlagt en Spidstønde Nr. 1 a, 3 Kbl. N. 81° Ø. fra Spidstønde Nr. 1 med Ballon. 53° 19' 44" N. Br. 5° 1' 38" Ø. Lgd.

**Hoek van Holland. Noorderhoofd.** I det hvide Lynfyr paa Noorderhoofd er indsat en rød Vinkel, der lyser over Maasvlakte, fra S. 7° Ø., over Baake Nr. 1 paa Zuiddam, gennem S. til S. 51° V., over Tønden Maas. 51° 59' N. Br. 4° 5' N. Br. Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree. Aardappelengat.** I Aardappelengat er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: Sort Lystønde Nr. 2 er ombyttet med en Stumpstønde Nr. 2, der ligger i 25 Fod Vand. 51° 47' 29" N. Br. 4° 9' 10" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 er ombyttet med en Lystønde Nr. 5, der ligger i 17 Fod Vand. 51° 47' 20" N. Br. 4° 10' 41" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 2, der ligger i 25 Fod Vand. 51° 47' 20" N. Br. 4° 9' 8" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 5 er ombyttet med en Spidstønde Nr. 5, der ligger i 17 Fod Vand. 51° 47' 15" N. Br. 4° 10' 42" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Middelgat.** Paa Grund af at Kapelle-Bank er aftagen, er Stumpstønde Nr. 25 i Middelgat inddragen. 51° 26' 47" N. Br. 3° 59' 23" Ø. Lgd.

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

**Skotland V.-Kyst. Skerryvore og Sgeirmaoile.** Omtrent den 1ste Marts 1905 oprettes Taagesignaler, bestaaende af et Knald-Signal, der hver 5 Minutter giver Et-Knald, paa Skerryvore, 56° 19' N. Br. 7° 6' V. Lgd., og paa Sgeirmaoile, 55° 52' N. Br. 5° 49' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Spanien N.-Kyst. Gijon. Candas.** Candas Fyr lyser fra N. 46½° Ø. gennem Ø. til S. 72½° Ø. mellem Pynterne San Antonio eller Candas og Cabo de Torres.

**Spanien. Islas Sisargas.** Senest den 15. Januar 1905 forandres Islas Sisargas Fyr til at vise afvekslende En-Formørkelser og To-Formørkelser hver 15 S., Lys 3½ S., Mørke 1 S., Lys 3½ S., Mørke 1 S., Lys 3½ S., Mørke 3 S. Samtidig forøges Lysævnen betydeligt.

Indtil den 15de Januar 1905 kan Fyret vise hvidt, fast Lys.

**Nova Scotia. Strait of Northumberland. Pictou Harbour.** Det hvide Fyr paa Ø.-Siden af Toldbygningens Taarn i Pictou er forandret til et rødt Fyr og forstærket. Fyret paa Taarnets S.-Side er vedblivende hvidt, men forstærket. 45° 41' 0" N. Br. 62° 42' 0" V. Lgd.

**Pictou Island V.-Ende.** Ved Skibsfartens Aabning i 1905 tændes paa Pictou Island V.-Ende et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Tre-Blink med 15 S. mellem Blinkenes største Lysstyrke. Flammens Højde: 59 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret lyser Farvandet rundt, undtagen hvor det skjules af Træer og Øen. Spejlaparat. Hvid, ottekantet, 48 Fod høj Fyrbygning med rød Lanterne. 45° 43' 27" N. Br. 62° 35' 43" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey.** Omtrent den 17de December 1904 ombyttes Fyrskibet „Five Fathom Bank“ Nr. 40 permanent med Fyrskib Nr. 79. Det viser 2 hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12½ Kml. Skroget er malet gult, mærket „Five Fathom Bank“ og „Nr. 79“ paa begge Sider, det har to Master med rød Ballon paa hver Top, intet Spryd, og en sort Skorsten samt Taagesignal-Apparat mellem Masterne. Taagesignal gives med Et-Stød af 4 S. Varighed hver 1 Minut.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Caximbas Pass.** En Stumpstønde er udlagt som Anduvningstønde ud for Indløbet til Caximbas Pass.

**Alabama. Mobile Bay.** Baakerne ved den gravede Rende fra Lower Fleet til Byen Mobile er til Dels ødelagt og vedligeholdes ikke mere.

**Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass.** Ved Barren i Southwest Pass er følgende Tønder udlagte for at afmærke det dybeste Løb: Outer Bar røde Spirtønde Nr. 2 i 11 Fod Vand, paa Barrens Yderkant, 2 Kbl. Ø. for Outer Bar Tønde Nr. 1, 3½ Kml. S. 24° V. fra Southwest Pass Fyr. Outer Bar sorte Spirtønde Nr. 1 i 11 Fod Vand, paa Barrens Yderkant, 2 Kbl. V. for Outer Bar Tønde Nr. 2, 3½ Kml. S. 28° V. fra Southwest Pass Fyr. Inner Bar røde Spirtønde Nr. 4 i 9 Fod Vand, paa Barrens Yderkant, 4 Kbl. inden for Outer Bar Tønde Nr. 2, 3½ Kml. S. 23° V. fra Southwest Pass Fyr. Inner Bar sorte Spirtønde Nr. 3 i 9 Fod Vand, paa Barrens Yderkant, 4 Kbl. inden for Outer Bar Tønde Nr. 1, 3½ Kml. S. 23° V. fra Southwest Pass Fyr.

Tønderne flyttes efter Løbet, eftersom dette forandrer sig.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Alicante.** Ved Alicante er udlagt en rød Lys-tønde, som viser hvidt, fast Fyr, 2 $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 37 $^{\circ}$  Ø. fra Yderenden af Havnens Ø.-Mole.

**Golfo de Valencia. Cabo Canet.** Den 1ste Januar 1905 forandres Cabo Canet Lynfyrt til at vise To-Lyn hver 10 Sekunder, Lyn 0 S. $_{117}$ , Mørke 2 S. $_{117}$ , Lyn 0 S. $_{117}$  Mørke 6 S. $_{117}$ .

**Frankrig. Sainte Maxime.** Det grønne, faste Fyr ved Sainte Maxime Havn er flyttet til Yderenden af Molens Forlængelse. Flammens Højde: 34 Fod. Rundt Taarn med Fyrtønde.

Det midlertidige Fyr er slukket.

## Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Aden er erklæret for pestsmittet.

## INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 5. Januar 1905. — Bureauchef August W. Schneider. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Ulykkesforsikringsloven. — 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. 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 Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

## i Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

# J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.

**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.

## 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 Provinsbyer.  
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Dysart

„ROSSLYN HARTLEY“

Steam Coal.

SHIPPING PORTS:

DYSART. METHIL. BURNTISLAND.



## 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.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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



Aktieselskab.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk. ....		81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark .....	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —69	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden .....	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Kjøbenhavn .....	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl .....	77	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77
Dannebrog .....	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —80	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold .....	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania .....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union .....		78	79
Dampsk. af 1896 .....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81
Østasiatiske .....		91	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen .....		—	—
Nordsøen .....		23	28
Vesterhavet .....		102	107
Dansk-russisk Dampsk. ....		—	—
Cimbria .....		—	—
Torm .....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. ....		—	—
Foren. Bugser-Selsk. ....	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —60	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Inga .....		—	—
Hejrdal .....		95	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. ....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp. ....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5% Norden .....		—	—
<b>Stats og Kredittforen. Obligationer.</b>			
3% Stats amort. ....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uopsig. Stats .....		98	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	85	85	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. ....		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4% — — 2. Serie ..		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 1. — ..		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6 Ser. ....		88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4% — — 7 — .....		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3 — .....		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank .....		143	144 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank .....	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —119	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Landmandsbank .....	128 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank .....	129 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank .....	118 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain .....	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. ....		91	93
Sukkeifabr. ....	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —168	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	168
Bryggeri Aktier .....	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —125	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 4. Januar 1905.

	åviets Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg .....	89.00	88.75
London .....	18.15	18.12
Paris .....	72.30	—
Amsterdam .....	150.70	—

Notering paa Berlins Bers d. 3. Januar 1905.

Russiske Noter .....	216.00
4% Russiske Consols .....	89.10
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit .....	86.50
5% Mexikanske 1899. ....	101.80
5% Rumænske Stats .....	100.50
4% — — 1890 .....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 124,000, „Kbhvn“ 28,000, „Norden“ 6,000, „Nye Dampsk.“ 8,000, „Danmark“ 8,000, „Østasiatisk Komp.“ 60,000, „Skjold“ 6,000, „Dannebrog“ 120,000, „Carl“ 2,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Hamburg—Kjøbenhavn

og vice versa.

Damper ekspederes fra Hamburg til Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Aften og fra Kjøbenhavn til Hamburg de samme Dage. Obs. Fra og med 1. Januar forhøjes Raten Kjøbenhavn—Hamburg til Mk. 5,00 pr. 1000 Kilos for alt Stykgods.

Forsaavidt Isforholdene tillade, udføres nedenauførte Ture:

Fra d. 5.—11. Januar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

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. (Retur fra Assens direkte.)  
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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Gods modtages Onsdag og Torsdag.  
Til Antwerpen [A. N. Hansen] forv. Eftm.  
Til London [Moskov] Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggeseund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, 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 [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
Til Göteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamburg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften. (Næste Afgang 22 ds.)

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).

Tirsdag.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Göteborg [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Torsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Ceres] 8 Form. fra Frihavnen.  
Til Göteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamburg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

## 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.)

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kædre 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

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.



## Taylor's patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Enc-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Enc-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Till salu.

Den äldsta och största skepps-klarings- och stufveri affären i uppåtgående sjöstad i Södra Finland (export c. 50.000 standards) öfverlätes i följd af sjukdom, om snar uppeörelse träffas med **Gustaf Hamberg, Lovisa, Finland.**

## Søkort

fra det ggl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Innays Kort. Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

**Blankensteiners Eftf.**

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

**J. Melander,**

Telf. Blikkeslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres

Lille Strandstræde 3.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Bekendtgørelse

fra

## Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

### 36te Series

4de Trækning begynder **Onsdag** den 11te Januar 1905.

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 — „ 600 —	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 — „ 16 —	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. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektorer og i **Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19**, hvor **Plaaen** paa Forlangende udleveres gratis.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Odense i de sidste Dage i Januar. Forslag, som ønskes behandlede ved denne, bedes indsendte til Sekretæren senest den 18. Januar.

P. B. V.

**Nicolaisen.**

## Skib til Salg.

En veludhalet Stenbaad med Beton-Flaader og alt Tilbehør er billig til Salg. Laster 44,000 Pd., dr. 8,02 Tons.

Henvendelse til

Gæstgiver S. Fast.

Skipperhuset, Havnegade, Aarhus.

## Jagt Sylphiden

drægtig 19 Tons Netto, laster 900 Centner d. V., er billig til Salg, naar Handel kan ske straks.

Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til

A. C. Hansen.

Mullerup Havn pr. Slagelse.

## 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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**

specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**

er i Brug over hele Verden.

Enc-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.



# 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  
store 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.**

## 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.**

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.

## 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 Provinshyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Aalborg mek. Værksted

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Januar 1905.

12. 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.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24'.

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

**Hurtigste Reparatjonssted 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.



**KREFELDERS**  
**SELVHÆRDEDE HURTIGDREJESTÅL**  
FERD. & A. SCHMAHL · 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.



**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.  
International Komposition 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



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.



# Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

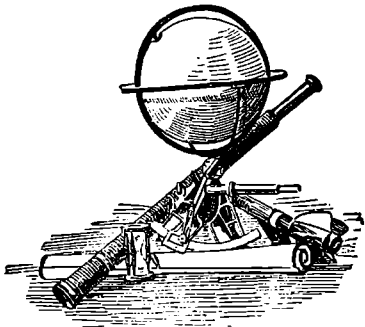
3000 Arbejdere.

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.



## „Nautisk Tidende“

Illustreret, månedligt 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.

## Bestil Bladet straks

paa Deres Postkontor og De  
faar det omgaende.

**Kun 75 Øre  
Kvartalet.**

Indsamlingen til

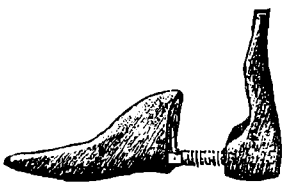
## Sømands-Højskolen

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**

Skomagemester

Bredgade 77. Telefon 4819

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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.

## 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.

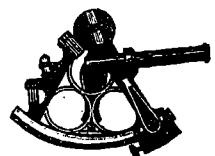
Læge H. C. Lund.

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 Hamptonvgværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

## Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud, Kramper & Jørgensen, Horsens.

## Ved Aarsskiftet.

(Sluttet.)

Som nævnt i vort forrige Nummer, skal vi i Dag give en kortfattet retrospektiv Oversigt over Fragtmarkedet i det svundne Aar, og som Enhver, der blot i ringe Grad har fulgt Skibsfarten, vil være forberedt paa, er det desværre ikke lystelige Ting, der paa Fragtomraadet er passeret. Baade 1902 og 1903 var meget magre Aar for Skibsfarten, og mange Redere gik derfor det Aar, for hvilket Tæppet nys er rullet ned, i Møde med mer eller mindre sangvinske Forhaabninger, men for dem blev det et Skuffelsens Aar, thi 1904 tør nok siges at have været gennemgaaende mindst lige saa slet som de to foregaaende. I hvert Fald har nogle Markeder været daarligere end vistnok nogensinde tilforn, hvilket særligt gælder om Nordamerika og Sortehavet med omliggende Distrikter, idet der fra disse Kanter langt fra absorberedes saa megen Tonnage som i tidligere Aar, hvilket saa igen virkede deprimerende i andre Retninger. I Anledning af, at der i Aarets Begyndelse udbrød Krig mellem Rusland og Japan, var der mange Redere, som mente, at nu vilde der komme bedre Fragter, men dette slog ikke til, og omendskønt Østen nok tør siges at have været det Marked, som i det forløbne Aar har rummet de bedste Chancer, og hvor det af og til ligesom lysnede lidt, er det dog ikke Krigen, der i nogen nævneværdig Grad fremkaldte Fastheden, hvorimod denne skyldes den usædvanlig store Eksport fra Indien og Java. Nogen Tonnage har Krigen vel bundet, men det er kun forholdsvis faa Baade, som direkte har høstet Fordel deraf, og ser man rent objektivt paa Sagerne, har Krigen sikkert indirekte gjort Skibsfarten mere Skade end Gavn, idet Handel og Foretagsomhed i mange Retninger har lidt under de urolige Tilstande. I Aarets Løb er der kommen en Masse ny Tonnage til, ikke fordi der var Brug for saadan, tværtimod, den alt eksisterende Tonnage var mere end rigelig til at møde Begæret, men de lave Byggepriser fristede Rederierne til at udvide sig, hvilket de ogsaa til Gavns har gjort. Det er ganske forbavsende, hvor meget der er bygget og kontraheret om i den sidste Tid, ikke alene i Udlandet, men ogsaa her hjemme, thi der er næsten ikke et dansk Rederi, som ikke har forøget sin Flaade, og naar der nu endelig er skredet til Udvidelser i en saa betydelig Grad, er det ganske vist en Glæde at se, at det hovedsagelig er Nybygninger, som den danske Tonnage er bleven og bliver forøget med; thi kun ved stadig at være paa Højde med Tiden, hvad Materiale angaar, er det muligt fuldt ud at udnytte alle Chancer, men paa den anden Side bliver Konkurrencen jo saa meget skarpere for de ældre og ikke fuldt ud moderne Baade, af hvilke vi ogsaa har en Del. En anden Konkurrence ligger desuden i de stærkt forøgede Størrelser af de enkelte Baade og Anbringelsen af uforholdsmæssig store Dampere i Markeder, hvor de egentlig ikke hører hjemme, hvilket Misforhold vi allerede i Fjor paapegede, og som i det forløbne Aar ikke har bedret sig. Saaledes har det for Østersøens Vedkommende slet ikke været noget sjældent Syn at se Baade paa 5/6,000 Tons indtage Nordsladninger, medens Sortehavet til Tider har haft Baade paa 8,000 Tons og derover. Endvidere maa vi igen minde om den mere og mere om sig gribende Rutebaadskonkurrence; overalt, hvor der blot er Mulighed derfor, bliver Ruter aabnede og forøgede, selvfølgelig paa de almindelige Fragtdampers Bekostning, og bedre bliver dette Forhold ikke, efterhaanden som Aarene gaar. Bortset fra den forannævnte, uundgaaelige Konkurrence og de gennemgaaende usle Fragtrater, som Skibsfarten har haft at kæmpe imod, har den ellers saa nogenlunde været forskaanet for Ubehageligheder som Følge af Strejker og lignende. I England var man helt fritaget for Forstyrrelser, baade fra Kulminearbejdernes og Dokarbejdernes

Side, hvilket i hvert Fald maa betragtes som et Gode, men derimod har der for La Plata Markedets Vedkommende gentagne Gange været Strejker ved Jærnbannerne, hvilket forvoldte ret betydelige Forsinkelser for de Dampere, som skulde indtage Last. Fremdeles maa nævnes den haardnakkede Strejke i Marseilles, som ikke alene gik ud over denne Bys Skibsfart, men ogsaa føleligt berørte mange udenlandske Dampere, som laa i Ugevis uden at kunne faa Arbejdskraft. Endelig har der i Sortehavet, hovedsagelig i Odessa, flere Gange været lang Tørn, indtil over to Uger, hvilket i Forbindelse med de usle Fragter kun yderligere har bidraget til et daarligt Resultat. For Bunkerkul, denne saa væsentlige Faktor for Dampskibe, har Priserne holdt sig nogenlunde stabile og omtrent paa samme Niveau som i 1903, men det er egentlig for meget i Forhold til de lave Fragtrater og under alle Omstændigheder 1 à 2 Shillings pr. Ton højere end i tidligere deprimerede Fragtperioder.

Vi skal nu gaa over til at se lidt paa de enkelte Grene af Verdensmarkedet, idet de jo ikke alle kan skæres over én Kam, og til at begynde med vil vi, som vi plejer, først vende os mod det østlige Marked. Det er ubetinget det, der mest af alle har samlet Interesse om sig, og der er Rederier, der sikkert har tjent ganske gode Penge i Østen. Ved Aarets Begyndelse var Hjemfragterne overalt lave, men derimod var der rigeligt med Kulfragter til forholdsvis gode Rater, og der sluttedes en Mængde Baade ud til Japan etc. til 20/ à 25/. Raterne kulminerede i Marts, da der fra Cardiff betaltes 25/ til Hongkong eller Shanghai, 45/ til Port Arthur eller Wladiwostock, men herefter sank de gradvis og var i Juni/Juli nede paa c. 16/ til Japan, 13/ Hongkong, for derpaa igen at stige lidt i Efteraarsmaanederne. En betydelig Del af de Baade, der sluttedes til det fjerne Østen med Kul, fandt Beskæftigelse derude i Form af Timecharter til Rater varierende mellem 8/ og 9/ pr. Brutto Reg.-Ton. Hvad Indien etc. angaar, da holdt dette Marked sig roligt det første halve Aar, og Raterne fra Bombay og Kurrachee var henholdsvis 13/6 à 16/6 og 14/ à 17/ til udsøgt Havn, men hen i Avgust Maaned blev Begæret efter Tonnage livligt, og da Markedet var bedst, 2den Halvdel af September, betaltes der indtil 19/ fra forannævnte Pladser. Derefter svingede Raterne mellem 15/6 og 18/ fra Bombay, 16/6 og 17/6 fra Kurrachee og var ved Aarets Slutning henholdsvis 15/6 og 16/6. Calcutta har været knap saa livlig som de to forannævnte Pladser; for Jute var Raten lavest 20/ til Dundee eller god kontinental Havn, højest 28/9 à 30, medens den efter Dødvægtsbasis svingede mellem 17/6 og 26/3 til U. K. eller Kontinentet. Fra Rispladserne har der været gjort en jævnt god Foretning, og et betydeligt Antal Baade sluttedes til Japan til 10/ à 14/ én Havn, 11/6 à 15/ to Havne, medens der til Evropa betaltes indtil 28/9 O. C. Den laveste Rate var 20/, som der sluttedes til i Juli. Sukkereksporten fra Java var ret livlig; de fleste Befragtninger fandt Sted til 23/9, men enkelte Baade opnaaede indtil 30/ til U. S. eller Evropa. Da Fragterne fra Indien var paa deres bedste, samtidig med, at de europæiske og amerikanske Markeder laa mere ugunstigt, og Kulfragter fra Wales næsten ikke var til at opdrive, sendtes et ikke ringe Antal Dampere ud til Indien i Ballast fra Evropa, og disse har sikkert ikke daarligere Resultater at opvise end de, der tog Kul ud; thi Raterne var i Efteraaret meget lave. I Oktober ser vi saaledes fra Cardiff Befragtninger til 6/9 Colombo, ja til Bombay endog til 6/. Den højeste Rate til Bombay eller Colombo var 10/6, som betaltes i Marts. I den indiske Kultrade har der været mange Dampere beskæftigede, men dette Marked har intet frembudt af nævneværdig Interesse.

Sortehavet med omliggende Distrikter har været ganske overordentlig sløje Markeder i 1904, og det er sikkert kun en meget ringe Procentdel af de Dampere,

der i Aar har trafikeret denne Egn, som har haft nogen Fortjeneste, selv en ganske beskedne, af Sejladsen. Tilbudet af Damperrum har hele Tiden oversteget Begæret, saa at Raterne umuligt kunde komme op, og Udførselsforbudet af Majs fra Rumænien i Juli Maaned gjorde ikke Forholdene bedre. Vi har nu i den seneste Tid set det Særsyn, at Majs endog indføres til Rumænien fra Sydamerika. Fra Odessa eller Nikolajeff er 9/6 den højeste Rate, vi har set til udsøgt Havn, medens mindre Baade paa Charter samtidig kunde faa 10/6 à 10/9, hvilket skete i Slutningen af September, men i Maj/Juli laa Forretningen meget mat, og fra Odessa har anlagte Dampere flere Gange maattet tage ned til 5/ og derunder for at faa Komplettering. Aarets Gennemsnitsrate tør nok sættes til omkring 7/6. Ofte har der været meget daarlige Ekspeditioner paa de russiske Pladser, grundet paa Forstyrrelser paa Jærnbannerne, saa at Korntilførslerne forsinkedes alvorligt eller ganske udeblev. Tørnen, som ogsaa i Aar meldte sig, omtalte vi i vor Indledning. Sulina har ikke været særlig aktiv, og Fragterne har nærmest været som fra Odessa. Højeste Rate til L. H. A. R. var 9/6 i September, laveste 6/ i Juli, men Kompletteringen har nok været taget til endnu lavere. Azoff var forholdsvis livlig og betalte indtil 11/6 for „handy“ Størrelse paa Charter, men Fragten har ogsaa været nede paa 7/9 à 8/. I Oktober betales der c. 10/6. Fra Donauen har der været gjort uhyre lidt; Raterne svingede mellem 8/ og 10/ à 10/6 L. H. A. R., 6 d. ekstra for Hamburg. I November betales 9/9 à 10/ pr. Ton Dødvægt, hvilket, da der lastes mer eller mindre Træ med, er mindst 6 d. daarligere end Korn alene. Fra Poti skibedes ikke saa lidt Erts til Rater varierende mellem 8/6 og 11/6 til Holland eller Antwerpen. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn sluttedes en Del Baade i Aarets første Maaneder til 10/ à 13/6. Har de hjemgaaende Markeder saaledes været slette, har Kulfragterne nedefter sandelig ikke vejlet op for det. Fra Tynen betales der nemlig i Aarets første Halvdel f. Eks. til Genua kun mellem 5/ og 6/6, til Barcelona 6/ à 6/9, til Aleksandria 5/3 à 6/, i Avgust/September endog ned til 4/6 à 4/9 Genua, andre Pladser i Forhold dertil, men herefter steg Fragterne igen, saa at de ved Aarets Slutning var omkring 5/7½ à 5/9 Genua, 6/3 Barcelona. Fra Wales laa Markedet noget lignende, idet Raterne fra Cardiff svingede mellem 4/4½ og 6/4½ til Genua, Frs. 6 à 7¼ Marseilles, 4/3 à 6/3 Port Said.

Middelhavet har i temmelig nøje Grad fulgt Sortehavets Svingninger. Der har været effektueret en ret anelig Række Befragtninger af Erts, Fosfat, Svovl, Esparto etc., men langt den overvejende Del af den i Middelhavet beskæftigede Tonnage har ikke tjent en Øre, hvorimod der langt snarere har været betydelige Tilsætninger. Kulfragterne nedefter har jo gennemgaaende været daarlige, og for Ertsfragternes Vedkommende har Raterne flere Gange været saa lave som ingsinde tidligere. I den spanske Frugtfaar fandt en Del mindre Baade Beskæftigelse, og disse har maaske nok faaet en efter Forholdene pæn Fortjeneste ud af det, hvis de har været saa heldige at faa gode Ekspeditioner. Aleksandria har fragtet efter normal Maalestok, og Raterne for Bomuldsfrø til London eller Hull har varieret mellem 5/9 à 6/, som betales i Juli, og 9/ à 9/6, som betales i Januar og September. Smyrna fragtede til højst 10/3, lavest 8/ pr. Ton Dødvægt. Fra Bilbao fragtes der jævnt hele Aaret igennem, men Raterne holdt sig meget lave hele Tiden. Til Cardiff sluttedes til 3/7½ à 3/10½, Middlesbro 4/1½ à 4/7½, Rotterdam 4/6 à 4/9.

Nordamerika afveg i det hele og store ikke meget i 1904 fra det nærmest foregaaende Aar. Befragtningsforretningerne har gennemgaaende været præget af en vis Træghed, og navnlig har det skortet stærkt paa hele Kornladninger. Rutebaadene besørgede Størstedelen af Korntransporten, men ogsaa paa andre Omraader

har Rutekonkurrencen tyndet ud paa Lastebaadernes Gebet, idet Udvidelsen af Turbaadsruterne til Avstralien og Sydafrika, hvortil der tidligere fragtedes ikke saa faa „outsiders“ med Stykgoods, har bevirket, at der nu kun optages faa saadanne. Trælast har været den væsentligste Artikel for Lastebaadene, men Raterne har desværre været ret lave. Fra Golfen har de for det meste svinget mellem 80 og 85 Shillings til to Lossehavne, og kun i enkelte Tilfælde har de været oppe paa 87/6 à 90/. For Planker fra Kanada blev der taget en Del Baade, for hvilke der betales 32/6 à 37/6 fra St. John, 36/9 à 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst, andre Lastepladser i Forhold dertil, men ogsaa i det kanadiske Marked har Turbaadskonkurrencen kunnet mærkes, idet Turbaadene flere Gange akcepterede saa lavt som 27/6 fra Quebeck eller Montreal. Kul- og Fosfatfragterne har ikke frembudt noget af særlig Interesse. Af Bomuld tog Linjerne det meste fra Golfen, men fra Atlanterhavspladserne sluttedes en Del Baade, og der betales fra Savannah 25/ à 29/3, fra Wilmington 22/ à 25. Disse Rater er noget lavere end Aaret forud. Kornfragter har der, som sagt, kun været faa af; fra „Northern Range“ betales kun 1/9 à 2/ pr. Qr. til udsøgt Havn, sædvanligt Tillæg for danske Havne. Fra Golfen betales 2/4½ à 2/9 til udsøgt Havn. Paa Netto Charter blev der ikke fragtet saa faa Baade, særlig i Aarets sidste Halvdel, til Rater varierende mellem 9/ og 11/ U. K. eller Kontinentet, 10/ à 12/3 én, 6 d. ekstra to danske Havne. Et ikke ubetydeligt Antal Dampere sluttedes i Maanedsfragt i den sædvanlige nordamerikanske Trade, særlig Vestindien, til Rater omkring 2/9 à 3/ pr. Ton Dødvægt for større, 3/3 à 4/ for mindre Baade, alt dog kun for kortere Perioder. Frugtbaade erholdt betydelig højere Rater.

La Plata Markedet har haft Laster at tilbyde hele Aaret rundt, og det er et meget betydeligt Antal Dampere, der fandt Beskæftigelse i denne Fart. Da Nordamerika nu i stedse stigende Grad selv konsumerer sit Korn, maa Evropa skaffe sig sit Forbrug andet Steds fra, og det bliver her hovedsagelig Argentina etc., der kommer til at forsyne os, maaske ogsaa Avstralien, hvorimod man ikke tør forlade sig paa Indien, som i 1904 havde en usædvanlig rig Høst. La Plata aabnede godt med Rater til omkring 18/6 for store, 20/ for mindre Baade fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, ja endog op til 21/, men allerede i Februar var Tendensen svagere, hvortil endvidere kom, at Strejker bragte Forstyrrelser og Ophold. I April ligger Markedet meget flovt, og der betaales kun mellem 13/ og 16/ for prompt Lastning, medens der dog pr. Juni—Juli samtidig bydes 17/6 à 18/. Med ret ubetydelige Svingninger fragtes der det sidste Halvaar, undtagen i Oktober, livligt, idet Raten højst er 19/, lavest 16/, men langt de fleste Afslutninger finder Sted til 17/6 à 18/6. For Lastning fra de nedre Flodhavne sluttedes til 12/ à 16/6, og fra Bahia Blanca til 14/6 à 17/. Endvidere er der fra Colastine afskibet en Del Ladninger Quebrachotræ til 20/ à 22/6 U. K. eller Kontinentet. Ser vi paa Kulfragterne nedefter fra Cardiff, da har disse været underkastede Svingninger, der nøje stod i Forhold til det hjemgaaende Marked. I Aarets første to Maaneder betales saaledes 7/ à 7/3, derpaa i Marts 7/6 à 8/6, i Juni—August 7/ à 7/6, i September 6/10½ à 7/, i Oktober 7/6 à 7/9 og i Aarets sidste 2 Maaneder 6/9 à 7/. Det hjemgaaende Marked slutter med en sund Tendens og lover godt for 1905.

Østersømarkedet har i det hele og store været utilfredsstillende og ligner i høj Grad 1903, hvilket ikke er nogen Ros, thi det er et af de daarligste Fragtaar, der har eksisteret i Østersøen. Det er jo her, at den overvejende Del af den danske Tonnage er beskæftiget i Sommermaanederne, og naar Resultaterne af Sæsonen er blevne forholdsvis anstændige, saa ligger det i, at danske Redere sikrede sig betydelige Kontrakter af

Trælast til Rater, som nok i og for sig ikke kan kaldes gode, men som dog, alt eftersom Sæsonen skred frem, viste sig at være bedre, end hvad der kunde sluttes til i det aabne Marked. Pr. f. o. w. betales der fra Botten bl. a. 19/ for Props Sydfinland/engelsk Østkysthavn, Frcs. 30/32 pr. Favn til Ghent eller Calais, Frcs. 28/29 D/B B. Sydfinland/Antwerpen, Frcs. 26 $\frac{1}{2}$  Trangsund/Ostende, 23/6 D/B Kemi/London, 24/ D/B  $\frac{1}{4}$  Boards Nederkalix/Sharpness, Rmk. 21/22 D/B B. Sundsvall eller Hernösand/Weseren, og paa et lignende lavt Niveau holder Fragterne sig i Midsommermaanederne. Efteraaret bringer ingen Stigninger af Betydning undtagen i ganske enkelte specielle Tilfælde, hvor det har knebet at faa en Terminslast afskibet, og vi ser i anden Halvdel af Oktober saa daarlige Rater som Frcs. 29 D/B B. Sydfinland (2 Pladser)/Antwerpen, Frcs. 30/31 fra tre svenske Pladser, Frcs. 33/34 Props Sydfinland/Ghent eller Calais, 35/ Jacobstad/Cardiff eller Barry. Som det vil ses af det foregaaende, har Fragterne fra Botten altsaa været meget beskedne, og naar vi nu betragter de russiske og tyske Eksportpladser, da har disse snarere været daarliger end bedre. St. Petersborg begyndte flov og havde saa at sige intet at byde paa før end i Juni, da der betales 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold dertil, hvorpaa Raten de næste to Maaneder svingede mellem 1/ og 1 $\frac{1}{2}$ , for September og Resten af Sæsonen ved en ret livlig Eksport at holde sig mellem 1 $\frac{1}{2}$  og 1/3, men sidstnævnte Rate betales dog kun i faa Tilfælde. For Smaabaade til Danmark betales ikke under 10 og kun undtagelsesvis over 14 Rmk. Rugbasis. Fra Kronstadt til London varierede Raten imellem 17/6 og 25/ pr. Std. Planker, og kun lige ved Navigationens Slutning sluttedes en lille Smule til 27/6 og 30/. Til Rotterdam har Raten været Hfl. 10 $\frac{1}{2}$  à 12. Om Riga, Windau og Reval er der intet særligt at bemærke; der har ikke en eneste Gang været Fart i Fragterne, som holdt sig lave hele Aaret. Reval sluttede en Del Baade i Efteraaret for Korn til 1/ à 1/3 London eller Rotterdam, men allerede i December var den igen nede paa 10 $\frac{1}{2}$  d. med næsten intet Begær. Fra Riga har der ikke været betalt over 11 $\frac{1}{4}$  d. Havrebasis 22/6 Deals til London, Hfl. 13/14 Kappbjælker til Holland, Frcs. 26/27 D/B Antwerpen, Frcs. 29/30 Rouen, men langt den overvejende Del af den Tid, Riga var aaben, var Raterne lavere. Libau var frygtelig mat i det første halve Aar og betalte for Korn kun 7 $\frac{1}{2}$  à 9 d., ja til Kompletteringer endog kun 6 d. London eller Rotterdam.

Til Tider var der næsten intet Korn at faa, og adskillige Dampere akcepterede Props til Frcs. 22/23 pr. Favn Ghent, 7/6 à 9/ pr. Load (Topmaal) Boness eller Grangemouth, Rater, der bringer store Tab. I det hele taget burde ingen Reder akceptere Props efter Topmaal, der er den elendigste Beregningsmaade, som tænkes kan, og med de Lærepenge, som adskillige danske Redere har maattet betale, holder de sig nok fremtidig derfra. I August Maaned kom der atter Begær fra Libau for Tonnage til Korn, og der betales 9 $\frac{3}{4}$  d. Basis London eller Rotterdam, men i Oktober sluttedes der rask væk til 10 $\frac{1}{2}$  à 11 $\frac{1}{4}$  d., som danner Aarets højeste Fragter. Paa Grund af Forstyrrelser paa Banerne og mindre Korntilførsler falder Raten derpaa gradvis, indtil den i December er nede paa kun 7 $\frac{1}{2}$  à 8 $\frac{1}{4}$  d. Der siges at være store Kvantiteter af Korn i det Indre, men det kommer kun langsomt frem. Maaske kan vi til Gengæld glæde os til at faa saa meget mere i 1905. De tyske Pladser har ikke haft meget at byde paa ud over Sleepers, for hvilke der i Maj Maaned kun betales 4/6 à 5/ fra Danzig eller Memel til Englands Østkyst (Kulhavn), men i Løbet af Efteraaret er Fragten oppe paa 5/6 à 6/, og til London betales 6/3 à 6/6. Königsberg var flov og betalte ikke mere end 1/ à 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1 $\frac{1}{2}$  d. mere Antwerpen. Fra Luleå skibedes en Mængde Erts i store Dampere til

Fragter omkring 5/ Østkysten eller Holland, snart lidt under, snart lidt over. Kulfragterne indefter til Østersøen har ikke svaret til de smaa Udfragter. Fra Østkysten til Kronstadt svingede de mellem 3/6 og 4/3, sidstnævnte Rate betales dog kun enkelte Gange forud for Navigationens Aabning, til Swinemünde mellem 3/4 $\frac{1}{2}$  og 4/1 $\frac{1}{2}$ , Neufahrwasser 3/9 og 4/6, Stockholm 3/9 og 4/9, Kjøbenhavn 3/4 $\frac{1}{2}$  og 4/ større Baade, 4/ og 4/3 mindre, dansk Provinshavn 4/ og 5/, Kiel 4/1 $\frac{1}{2}$  og 4/9, Riga eller Libau 3/7 $\frac{1}{2}$  og 4/3. Fra Cardiff sendtes en Masse Kul til de russiske Østersøhavne, og i Maj/Juni betales til Kronstadt 5/ à 5/4 $\frac{1}{2}$ , men herefter gik Fragten senere ned til 4/3 for derefter atter at hæve sig til 4/9 i Oktober. Ellers betales fra Cardiff 4/9 à 5/3 Libau, 4/3 à 4/9 Stettin, 4/3 à 5/ Kjøbenhavn eller Aarhus.

Sammenfatter vi nu foranstaaende Oversigt over Situationen paa Fragtmarkedet i det forløbne Aar, saa kan vi kun give Aaret det Skudsmaal, at det gennemgaaende har været slet. Vi vil sammenligne det med en Ørken, og Vejen igennem denne Ørken har været strabadserende for Vandringsmændene, d. v. s. Rederierne, af hvilke enkelte var saa heldige at finde Oaser, hvor de kunde søge Vederkvælgelse til at fortsætte den møjsommelige Vandring; nogle faa lykkedes det slet ikke at naa nogen, saa at de enten segnede, eller ved Hjælp af barmhjertige Samaritaner, Bankerne, akkurat naaede at slæbe sig til Tærskelen af et nyt Land, Aaret 1905, om hvilket de ikke ved, om de dér maaske atter kan komme sig; men de fleste fandt vel nok hist og her saa meget, at de nogenlunde velholdne kunde naa hen til det ny, fremmede Land. Mer eller mindre forkomne vil dog sikkert de fleste være, kun ganske enkelte vil være i Stand til at give deres Familie, Aktionærerne, en lille Skærv, medens de fleste vil være glade, naar de blot kan holde deres Udrustning vedlige og vandre videre med lidt Mammon i Lommen, thi fremad og fremad maa Vandringsmændene, dg lad os haabe, at de snart maa naa ind i frugtbare og solbeskinnede Egne, hvorfra de kan bringe Rigdom hjem til deres Familie og deres Land.

Kjøbenhavn, d. 12. Januar 1905.

Amerikas Skibsfart. Paa Foranledning af Præsident Roosevelt blev der i sin Tid nedsat en parlamentarisk Kommission, bestaaende af fem Senatorer og fem Medlemmer af Repræsentanternes Forsamling, til Overvejelse af de Foranstaltninger, der ad Lovgivningens Vej lod sig træffe til Ophjælpning af Amerikas Skibsfart og Handel. Kommissionens Betænkning, der netop i disse Dage er bleven forelagt de amerikanske Lovgivningsmyndigheder, gaar først og fremmest ud paa at hidføre en aarlig Postsubvention af 5 Dollars pr. Brutto Ton, en Tonnageafgift af fremmede Skibe samt Oprettelsen af en frivillig Orlogsmarine. Det anbefales endvidere, at Skibe, der indkommer til De forenede Stater fra Havne i Nordamerika, Mellemamerika, Vestindien, Sydamerika og Havne ved det karaibiske Hav eller paa Newfoundland, skal betale en Afgift af 6 Cents ved hver Anløbning, medens den tilsvarende Afgift for Skibe fra alle andre Havne sættes til 16 Cents. Ingen af de projekterede ny Postruter vil komme til at ende i nogen evropæisk Havn, og for Skibe, der uddanner amerikanske Drengte til Søfolk, foreslaas en Reduktion i Tonnageafgifterne for hver Rejse, hvor saadan Uddannelse finder Sted. I øvrigt indeholder Betænkningen Forslag til Understøttelse af amerikanske Søfolk og Fiskere, som lader sig indskrive til frivillig Tjeneste paa Orlogsskibene i Tilfælde af Krig, samt Forslag til Ophjælpning af amerikansk Fragtfart paa Syd- og Mellemamerika, Sydafrika og det fjærne Østen.

Det antages, at den forøgede Tonnageafgift vil tilvejebringe en Indtægt af over tre Millioner Dollars, og at det første Aars Totaludgift i Overensstemmelse med Kommissionens Forslag vil beløbe sig til en lignende Sum. Ti ny Dampskibslinjer foreslaas oprettet, og til de i den Anledning nødvendige Nybygninger, der skal strække sig over et Tidsrum af tre Aar, vil i Subvention medgaa et yderligere Beløb af 2,665,000 Dollars.

I en ledende Artikel omtaler „Sh. Gaz.“ Udsigterne for Skibsbygningen i det ny Aar. Lloyds sidste Beretning viser, at der afvigte 31. December var 1,049,860 Tons under Bygning imod 898,478 ved Udgangen af 1903; derimod var omtrent samme Tonnage under Bygning d. 30. September i Fjor som ved Aarets Udgang. Skibsværfterne er derfor gaaede ind i det ny Aar med langt større Forhaabninger, end de nærede ved Begyndelsen af 1904, skønt de vistnok vil have vanskeligt ved at angive Grundene til Fremgangen eller forudse Udviklingen blot i den nærmeste Fremtid. Der er ingen Tvivl om, at de lave Priser har medført omfattende Bygning paa Spekulation, og at de har fristet mange Redere. Det vigtigste Moment er den store Overflødighed af Tonnage, tilsyneladende ikke staaende i nogetsomhelst Forhold til Behovet. I Mr. John Whites nylig fremkomne interessante Beretning siger han den ubehagelige Sandhed, at det er Frygten for en Stigning i Skibspriserne og ikke Udsigten til en Stigning i Fragterne, der har været den afgørende Faktor i Skibsbygningens Historie i det sidste Aar. Mssrs. Angier Brothers siger i deres Beretning, at der kun er faa, om overhovedet noget, Tegn til et større Begær for Tonnage, der kunde svare til den fortsatte stærke Stigning i Tonnagen; de forudsiger, at den nuværende Tilstand rimeligvis vil vare endnu i to Aar. Imidlertid stilles der ikke længere saa store Fordringer til de engelske Skibsværfter fra andre Lande, om dette nu har sin Grund i, at disse Landes egen Skibsbygnings-Industri er bleven mere og mere udviklet, eller ikke. Af de 1,049,860 Tons, der nu er under Bygning, er 834,427 for de forenede Kongerigers og de britiske Koloniers Regning. Der bygges i England 3 Dampere for Tyskland, repræsenterende 34,350 Tons, 9 for Norge med 33,137 Tons. For Østrig-Ungarn og Holland bygges under 20,000 Tons for hver og for Danmark 10,000 Tons. Fem smaa Dampere med ialt 6,600 Tons, der bygges til Frankrig, viser Virkningen af den ny franske Subventionslov. Skibenes Størrelse er fremdeles anselig, idet ikke mindre end 34 Skibe, af hvilke et er et Sejlskib, er paa 5,000 Tons og derover; otte af disse 33 Dampere er paa 15,000 Tons og derover. De forskellige Skibsbygnings-Distrikter i England har vistnok alle Grund til at være taknemmelige for at være komne saa godt over Tilbagegangens Aar.

Fra en Del Skibsførere, der sejler paa Libau, har „Gøteb. Hd. og Sjøft.“ modtaget bl. a. følgende:

Det ser ikke ud til, at Svingbroen i Libau fra først af er bestemt til at passeres af større Skibe, da den ikke har noget til Beskyttelse for Broen selv og heller ikke for de Fartøjer, som uheldigvis er nødt til at passere den. Den har da ogsaa i mange Aar givet Anledning til Klage og Udgifter for Fartøjer, som er blevet beskadigede ved at passere den, uden at der er taget nogensomhelst Forholdsregel til Forbedring af Forholdene. Der findes ikke saa meget som en Pæl til at fastgøre en Trosse i, og de Jærnringe, som er bestemte dertil, er saa daarligt og upraktisk anbragte, at man næsten ikke kan komme til dem. Naar hertil kommer, at Broen kun aabnes én Gang i Døgnet, nemlig Kl. 4 om Morgen, og man altsaa i Efteraars- og Vintermaanederne maa passere den paa den mørkeste Tid af Døgnet, lige-

som der paa denne Aarstid løber en stærk Strøm den ene eller anden Vej, tør det være indlysende, at det er forbundet med adskillig Risiko at passere den. Redere og Mæglere bør kende til Sagen, og ved Befragtninger til Libau burde der tages Forbehold og Reservationer med Hensyn til Broen.

Ved Befragtninger til St. Petersborg ser man stadig, at det udtrykkelig bestemmes, om Losning eller Lastning skal foregaa nedenfor eller ovenfor Broerne, og at der her er en ret betydelig Fragtforskel. I Libau hjælper det ikke, at en enkelt Skibsfører gør Indvending; thi han faar kun det Svar, at andre er gaaet før, og at han maa gaa samme Vej.

Paa en noget ejendommelig Maade forliste, i Følge „Sh. Gaz.“, det i Glasgow hjemmehørende Dampskib Kelvin paa Rejse fra New York til La Plata.

Det afgik fra først nævnte Sted d. 5. Oktober i moderat Vej. Kl. 5 den følgende Dag fandt man ved Pejling, at der ikke var nogetsomhelst Vand i Rummet, medens man 3 Timer senere fandt 15 Fod Vand i Rum No. 2.

Alle Pumper blev da sat i Gang, men Vandet steg, og det hjalp heller ikke, at man kastede Dækslasten paa Bagbords Side. Slagsiden blev større, og Skibet begyndte at synke med Boven. Ved Midnatstid begyndte Vandet at slukke Ilden i Maskinrummet. Besætningen gik da i Baadene. Da Dagen kom, viste det sig, hvorfra Ulykken skrev sig. Det viste sig nemlig, at Portlugen i nedre Mellemdek stod aaben paa Bagbords Side, og at selve Porten var borte. Man gættede selvfølgelig paa mange Ting med Hensyn til Grunden til, at noget saadant kunde indtræffe. Man tænkte sig saaledes Muligheden af, at Porten var bleven beskadiget, idet Ladningen blev taget om Bord. En anden Forklaring var den, at Bugserbaaden, som slæbte Skibet ud fra New York Havn, kunde have foraarsaget Ulykken. Det kunde ogsaa tænkes, at Porten var bleven slaaet bort af Vraggods. Dette kan jo altsammen lyde pænt nok, skriver „Shipp. Gaz.“, men det var Kaptajnens Fejl, at han ikke før Skibets Afgang havde anstillet tilfredsstillende Undersøgelse om, hvorvidt alt var i Orden. Kaptajnen udtalte, at hverken han eller Tømmermanden kunde drømme om, at der var noget i Vejen med Porten.

Det er ikke godt at komme til noget bestemt Resultat med Hensyn til den virkelige Aarsag, men Retten, der behandlede Sagen, udtaler, at Kaptajnen begik en stor Fejl ved at forlade Skibet uden at gøre et alvorligt Forsøg paa at faa tættet Lækagen. Om Morgen var det for sent at tætte Hullet, men om Aftenen kunde det have ladet sig gøre, da Skibet da ikke havde saa stor Slagside.

Vi har modtaget følgende:

Jeg blev i Efteraaret sluttet fra Wismar til dansk Havn eller Sundhavn med Salt  $3\frac{1}{4}$  Mk. pr. Ton. Efter 10 Dages Forløb fik jeg endelig min Last og blev berodret til Kjøbenhavn. Ved Ankomsten fik jeg Ordre til at losse ved Frederiksholms Teglværk. Dagen efter jeg kom paa Losseplads, kom Lodsens og affordrede mig Lodspenge, som jeg dog nægtede at betale, da jeg efter min Opfattelse af Lodsloven ikke var pligtig hertil; derimod maatte flere andre Skibe tage Lods. Til lige gik jeg ud fra, at da nævnte Losseplads henregnes til Kjøbenhavn, og Skibene ikke kan nægte at gaa dertil, saafremt Vandstanden tillader det, bør Skibene ligesaa godt være fritagne for Lodsudgifter, naar Slæbning foregaa, som til de andre forskellige Steder i Kjøbenhavns Havn.

Det bedste vilde være ved Fragtslutning at udelukke nævnte Losseplads imod at fordre mere i Fragt,



paa Grund af de store Udgifter, der er forbundne med at losse ved den.

*En Skibsfører.*

Fra Reklame Bureauet Sylvester Hvid har vi modtaget et Eksemplar af dettes Kontor-Haandbog & Kalender i Lommeudgave. Bogen, der kalder sig Lomme-Haandbog, indeholder foruden Noteringskalender en Mængde nyttige Oplysninger af forskellig Art, deriblandt under Titel af „Lommeprokuratoren“ et Uddrag af gældende Lovbestemmelser. Den forekommer os at være særdeles praktisk indrettet.

## Hvad en Stettiner-Mægler vover at byde Smaaskippere.

Vi har modtaget følgende:

Sidst i Oktober Maaned kom jeg til Stettin med en Ladning Byg til en Grosserer Winkelsesser. Før jeg kunde udlevere min Last, forlangte jeg selvfølgelig at se Konnossementet, men Modtagerens Repræsentant, en Arbejderformand, sagde, at Mæglerfirmaet Munth & Schütt havde Konnossementet. Det kunde jeg jo ikke lade mig nøje med, og Modtageren maatte fremlægge Konnossementet, før Losningen begyndtes. Herved spildtes imidlertid kun en Times Tid.

Jeg fik Last fra Stettin gennem ovennævnte Mæglerfirma, og da jeg efter Lastens Indtagelse skulde gøre op med Firmaet, manglede der 18 Mark i den Sum, jeg skulde have i Fragt for Ladningen til Grosserer Winkelsesser. Mægleren (Dentzer) sagde, at disse 18 Mark havde han betalt, fordi jeg nægtede at losse, før jeg havde set Konnossementet, uagtet Mægleren havde sagt, at jeg kunde losse. Senere betalte Grosserereren 3 Mark tilbage, saa jeg kun fik et Tab paa 15 Mark. Det er ganske uberettiget og ulovligt at fradrage noget i Fragten af ovennævnte Grund, da der kunde losses, saa snart Konnossementet blev forevist, og en Skipper hverken er berettiget eller forpligtet til at losse, før en saadan Forevisning har fundet Sted.

Der er ingen Tvivl om, at jeg kunde have faaet de 15 Mark, men Mægleren stoler naturligvis paa, at en Skipper ikke vil forsinke sig og have Ulejlighed med Proces for 15 Mark.

Mægler Nikolaisen i Aarhus, der er Sekretær for Sejlskibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe, og til hvem jeg har indberettet Sagen, har skrevet til den egenmægtige Mægler Dentzer angaaende Sagen. Mægleren har ugenert svaret tilbage, at han havde vist mig Konnossementet, hvad der er ren og skær Usandhed, han havde kun sagt, at jeg godt kunde lade dem begynde at losse.

Mæglerens og Grossererens Optræden forekommer mig at være saa skandaløs, at den fortjener at fremdrages, for at andre mindre Skippere kan tage sig i Agt. Det er kun en daarlig Trøst, at flere andre mindre Skippere er blevne behandlede lige saa simpelt af ovennævnte Mæglerfirma.

*Mikael Nielsen,*

Fører af Sk. „Marie“, Aarhus.

## Lloyd's Register of Shipping.

Skibe under Bygning i Oktober Kvartal 1904.

Af det Materiale, der er samlet af Lloyd's Register of Shipping, angaaende Skibsbygningen i De forenede

Kongeriger i sidste Kvartal af 1904 fremgaar det, at der i denne Periode ialt var 403 Skibe under Bygning med en samlet Brutto Tonnage af 1,049,860 Tons. Heri er dog ikke indbefattet Krigsskibe under Bygning.

Med Hensyn til Art og Bygningsmateriale fordeler disse sig paa følgende Maade:

	Antal.	Brutto Tonnage.
<b>Dampskibe:</b>		
Staal.....	368	1,037,288
Jærn.....	1	250
Træ og Komposit.....	2	250
Ialt...	371	1,037,788
<b>Sejlskibe:</b>		
Staal.....	13	10,162
Jærn.....	1	180
Træ og Komposit.....	18	1,730
Ialt...	32	12,072

Af disse Skibe var ved December Maaned's Udgang 315 med 748,177 Tons under Tilsyn af Lloyd's Register med Klassifikation hos Selskabet for Øje, medens der samtidig i Udlandet under Selskabets Tilsyn byggedes 43 Skibe med en Tonnage af 110,763 Tons.

## Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke indtraadt nævneværdige Forandringer udover, at Nordamerika har fragtet en Del livligere og til Dels betalt højere Rater. Saaledes er der f. Eks. fra Galveston eller New Orleans betalt indtil 11/6 U. K. eller Kontinentet paa Netto Charter, 12/9 én, 13/3 to danske Havne, 15. Januar/15. Februar Lastning. Endvidere er der fra Golfen sluttet nogle faa Dampere paa samme Termin for Korn til 3/ Cork f. O., 3/1 1/2 god dansk Havn, medens der fra Filadelfia betales 2/7 1/2 for en der liggende, disponibel Baad.

Ogsaa La Plata er ret fast, men ikke særlig aktiv. Fra San Lorenzo betales 18/3 à 18/7 1/2 pr. Februar til U. K. eller Kontinentet, fra Buenos Ayres 16/6 à 16/9.

Sortehavet er meget flovt, idet den udbudte Tonnage langt overstiger Begæret, som er overordentlig ringe. Fra Nikolajeff eller Odessa betales kun 6/6 à 7/ udsøgt Havn. For Erts betales 9/3 Poti/Rotterdam.

Østersøen har stadig meget lidt at byde paa. Riga har et Par Gange truet med at lukke, men omendskønt den endnu er aaben, findes der saa at sige ingen Laster. Reval har sluttet til 10 1/2 d. Hvedebasis London eller Rotterdam og Libau til 8 1/2 d. Havrebasis.

Kulfragter er i Øjeblikket næsten ikke til at opdrive til Østersøen for Baade over 1,600 Tons, og Raterne, der noteres, er mere eller mindre nominelle. Til Middelhavet og oversøisk er der derimod en Del Efterspørgsel, men Fragterne afviger ikke i det væsentlige fra forrige Uges.

Det østlige Marked har fragtet jævnt, Rispladserne dog mest, og der betales for 5/6,000 Tons Baade 23/9 O. C. Fra Bombay er Raten 15/ én udsøgt Havn, 15/6 to Havne.

Ud over hvad den sidste Beretning over Fragtforholdene for Sejlere udtalte, er der ikke forefaldet noget af Betydning i den forløbne Uge; af Foraarsfragter noteres der stadig kun fra Kønigsberg, disse staar imidlertid ogsaa ret faste; der meddeles endvidere, at der fra

Rostock vil kunne ventes en ikke ubetydelig Eksport til Foraaret.

ab Kjøbenhavn staar det ogsaa flovt; 3½ Kr. pr. Ton Klid blev sluttet til Landskrona, ligesom et Par Skibe blev befragtet til Østbornholm til 25 Øre pr. Ctnr. Majs og løse Oljekager.

## Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3. Eksamenstermin i 1904 indstilledes 8 af Skolens Elever til den alm. Styrmandseksamen; til anden Afdeling indstilledes 7 i Navigation, 6 i Geografi og Vejrlære, 3 i Engelsk og 6 i Soret og Handelsvidenskab. En Eksaminand afvistes i Geografi og Vejrlære, iøvrigt bestod alle.

Ialt har i 1904 23 taget alm. Styrmandseksamen, og i 2. Afdeling har 22 taget Eksamen i Navigation, 17 i Geografi og Vejrlære, 11 i Engelsk, 21 i Soret og Handelsvidenskab; 5 har underkastet sig og bestaaet Fiskeskipperprøven, 3 Sætteskipperprøven.

Damperne „Graf Waldensee“ og „Cassel“, tilhørende heinholdvis Hamburg-Amerika Linjen og Nordtyske Lloyd, ankom den 5. ds. til New York efter et meget mærkeligt Væddeløb over Atlanterhavet. Under hele Rejsen, som varede 10 Dage, var Skibene paa intet Tidspunkt mere end fem Kvartmil fra hinanden. Kapsejladsen begyndte, da Skibene kom i Sigte af hinanden i den engelske Kanal, og under Rejsen var hver af Damperne fire Gange foran.

(Central News).

Fra Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Pregel“, der den 9. ds. ankom til Frihavnen fra Hull, er under haardt Vejr i Nordseen to Matroser, Rasmussen og Nielsen, skyllet over Bord og druknet.

Begge de omkomne Matroser var ugifte. Den ene var norsk, den anden dansk. Rasmussen, som var et halvt Hundrede Aar, var hjemmehørende i Skovby Herred ved Bøggense; Nielsen, som kun var en Snes Aar, hørte hjemme i Mossjøen.

## Ugens Havarier.

Storfyrsten, Barkskib af Raumo, kom Natten til d. 4. ds. paa Rejsen fra Østersøen med Trælast paa Grund paa Sandrevet Syd for Dragør. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Adolf Andersen, Dpsk. af Randers, ankom den 4. ds. til Antwerpen fra Riga efter en haard Rejse. En Del af Dækslasten er gaaet tabt.

Malmland, Dpsk. af Gøteborg, ankom den 4. ds. til Frederikshavn fra New Orleans med Bomuldsfrøkager. Skibet har haft en meget haard Rejse, har faaet 4 Baade knuste af Styrtesøer og en Del Dækslast skyllet over Bord.

Bretland, Dpsk. af Kbhvn., der den 30. f. M. kom paa Grund udfor Hornbæk Plantage, er bragt flot af Svitzers.

Bertil, Dpsk. af Gøteborg, har, paa Rejsen fra Stockholm til Grimsby i Ballast, maattet søge ind til Frederikshavn for at faa udbedret en Maskinskade.

\* Spind, Dpsk. af Kristiania, kom, paa Rejsen fra Glasgow til Hjemstedet i Ballast, paa Grund ved Løkken. Skibet har efterhaanden arbejdet sig længere og længere op paa Land, hvorfor det vil blive vanskeligt at faa det bragt flot. Besætningen er landsat.

Sophie, 3-m. Skonnert af Svendborg, der, paa Rejsen fra Hamburg til Porsgrund med Ler, kom paa Grund paa Østerriff, er bragt flot og ind til Cuxhaven. Skibet er tæt og Ladningen ubeskadiget, saa Rejsen fortsættes, naar Dykkerundersøgelse har fundet Sted.

Fanny, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Haderslev i Ballast grundstødt ved Nørreby Hals. Skibet staar let i Grunden, saa det antages at komme flot ved Højvande.

Confiance 2, hollandsk Skonnert, er, paa Rejsen fra Loudon til Kjøbenhavn med Nafta, i en stærk Storm drevet i Land i Nærheden af Cuxhaven.

Jensine, Skonnert af Aarhus, der d. 31. f. M., paa Rejsen fra Hjemstedet til Sverrig i Ballast, kom paa Grund paa Samsø, staar saa højt paa Land, at den ved almindelig Vandstand staar fuldstændig tør, hvorfor Bjærgning foreløbig er opgivet.

Leila, Dpsk. af Bergen, er den 9. ds. med en Ladning Kul grundstødt paa Bredegrunden. Svitzers assisterer.

Axelhus, Dpsk. af Kbhvn., er ankommet læk til Arendal. Undersøges og tættes af Dykker.

Skøldmøen, svensk Skonnert, har, paa Rejsen fra Hamburg til Kjøbenhavn med Petroleum, paa Elben faaet Boven saa stærkt beskadiget i Isen, at den maatte søge ind til Brunsbüttelkoog som Nødhavn. Skibet losses og reparerer.

Ydun, Skonnert, er, paa Rejsen fra Libau til Kbhvn. med Havre, søgt ind til Rønne stærkt overiset og med Slagside. Sejlene har ogsaa taget Skade.

Rettelse:

Frederika, Tjalk af Groningen, — ikke Drie Derika som opgivet i forrige Nummer.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert „Adjutor“ af Marstal, Kaptejn C. Bager, er ifølge „Øl. Dgbl.“ solgt til Styrmand A. Hansen for 12,700 Kr. Skibet skal bære Navnet „Marstal“.

## 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 10. Januar.)  
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 1. Jan. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 4. Januar. — Algarve, Borries, ankom til Marseille 3. Januar. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 10. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, afgik herfra 9. Jan. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Cardiff 8. Januar hertil. — Arkansas, Petersen, afg. fra Baltimore 7. Januar hertil via Christiania. — Arno, Strubberg, afgik fra Bordeaux 6. Januar til La Rochelle. — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 9. Jan. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Reval 28. Decbr. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Genua 7. Januar. — Dagmar, Larsen, ankom til Reval 6. Januar. — Douro, Mortensen, afg. fra Dartmouth 7. Januar hertil. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 9. Januar. — Florida, Ørum, ankom hertil 4. Januar. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 4. Januar. — Garonne, Kromann, ankom hertil 1. Januar. — Georgios I., Sørensen, afg. fra Reval 6. Januar til Rotterdam. — Hekla, Egense, ank. hertil 6. Jan. — Hengest, Harder, ankom hertil 8. Januar. — Hjelm, Simonsen, ank. hertil 6. Januar; afgik herfra 9. Jan. til Gøteborg. — Holar, Ørsted, afgik fra Pillau 9. Januar til Gøteborg. — Island, Holm, afgik herfra 22. December til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Swansea 8. Januar. — Jolantha, Kann, ankom hertil 7. Jan. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 10. Januar for London. — Kentucky, Staal, afgik herfra 30. December til New York. — Kiew, Christiansen, ank. hertil 9. Januar. — Kursk, Gommesen, ankom til Dunkerque 7. Januar. — Loire, Craignou, ankom til Dunkerque 4. Januar. — Louise, Kruse, afgik fra Pillau 8. Januar til Hull. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 20. December til Baltimore. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Kristiana 6. Januar til Boston. — Morsø, Sørensen, ank. hertil 9. Januar. — Moskoy, Meldahl, pass. Brunsbüttel 8. Jan. for London. — Nicolaï II, Lissner, afgik fra Boston

6. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Snedker, ankom til Pillau 9. Januar. — O. B. Suhr, Wienecke, ankom hertil 9. Januar. — Omsk, Jonsen, ankom til Cardiff 5. Januar. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 4. Januar hertil. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 8. Januar hertil. — Regel, Olsen, ankom hertil 9. Januar. — Riberhus, Larsen, ankom til Bergen 10. Januar. — Rita, Schibbye, ank. til Stockholm 5. Januar. — Seine, Dampt, ankom til Libau 2. Januar. — Texas, Andersen, afgik fra Aarhus 10. Jan. hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 8. Januar. — Tiber, Bech, ankom til Neuzen 7. Januar. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 6. Jan. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Gravesend 7. Januar. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 7. Januar til Færøerne. — Fix ankom hertil 10. Januar. — Marie afgik herfra 7. Januar til Manchester via Stettin. — Vadsø afgik fra Liverpool 7. Januar til Swansea. — Annie afg. fra Norrkøping 8. Jan. hertil. — Alexander ankom hertil 10. Januar. — Ceres ankom hertil 10. Januar.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Rotterdam 6. Januar. — Frode, Meyer, ankom til Libau 8. Januar. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Stockholm 6. Januar. — L. H. Carl, Jensen, ank. til Dunston 8. Jan. — Erik II, Mahncke, ank. til London 8. Jan. — Knud II, Hansen, ankom til Cardiff 1. Januar. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 7. Januar. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 8. Januar. — Skjold, Risø, afgik fra Riga 6. Januar. — Magnus, P. L. Petersen, afg. fra Aarhus 6. Jan. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Kbhvn. 10. Jan. — Svend II, Riber, afg. fra Cardiff 10. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Tyne Dock 15. December.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom Riga 9. Januar. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Cardiff 7. Januar.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afgik fra Kjøbenhavn 7. Januar, bestemt til Methil. — Helge, Poulsen, afgik fra Stockholm 8. Januar, best. til Libau. — Rolf, Olsen, afgik fra Libau 8. Jan., best. til Antwerpen. — Niels R. Fin'sen, Matthiessen, afgik fra Aarhus 6. Januar, best. til Libau.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Reval 4. Januar, bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Reval 31. December. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Hull 8. Jan. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Korsør 4. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Frederikslavn 7. Januar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Algier 5. Januar, best. til Pensacola. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Newcastle 28. Decbr., bestemt til St. Vincent. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Kiel 3. December.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Cette 10. Januar. — Kamma, Løder, ankom til Newcastle 8. Januar. — Helga, Møller, afgik fra Sfax 2. Januar. — Martha, Christensen, ankom til Grangemouth 7. Januar. — Elna, Rathje, ankom til Bristol 8. Jan. — Therese, Pedersen, ank. til Cette 10. Januar. — Simone, Jørgensen, ank. til Air 10. Januar. — Jeanne, Lagesen, ankom til Barry 8. Januar.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, pass. Konstantinopel 7. Jan. — Ophelia, Wilhelmson, ankom til Novorossisk 5. Januar.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Grangemouth 9. Jan. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Antwerpen 7. Januar, best. til Bremen. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Manchester 6. Januar. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Esbjerg 4. Januar, ank. til South Shields 8. Januar. — Nordsoen, Gram, ankom til Reval 5. Januar. — Nexos, Basse, afgik fra Bremerhaven 8. Januar, bestemt til Reval. — Nora, Jørgensen, ankom til Rouen 8. Januar. — Napoli, Christensen, afgik fra Bremerhaven 6. Januar, bestemt til Abo. — Neptun, Knudsen, afgik fra Riga 6. Januar, bestemt til Ghent. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Antwerpen 8. Jan., best. til Newport Mon. — Alfa, Iversen, afgik fra Hamburg 3. Januar, ankom til Newcastle 8. Januar. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Llanelly 4. Januar, ank. til Rouen 7. Januar. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Ghent 5. Januar, ankom til West Hartlepool 9. Jan. — Dagmar, Hausen, afg. fra Bandholm 4. Januar, ankom til Riga 7. Januar.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til Cardiff 8. Januar.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Libau 7. Januar. — Dagny, Fischer, afgik fra Antwerpen 3. Januar, bestemt til Neufahrwasser.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hausen, afgik fra Helsingør 7. Januar, bestemt til Libau. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kjøbenhavn 7. Januar, ankom til Aalborg 8. Jan. — Normannia, Erichsen, afgik fra Hull 7. Januar, ankom til South Shields 8. Januar.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Aarhus 3. Januar, ank. til Blyth 7. Januar.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 7. Januar, bestemt til Burntisland.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Blyth 10. Jan., best. til Kbhvn. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ankom Libau 4. Januar. — Fredensborg, Lund, ank. til Kbhvn. 10. Januar. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Blyth 6. Januar. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Livorno 4. Jan., best. til Sevilla. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Kbhvn. 8. Januar, bestemt til Køngsberg. — Rosenberg, Schultz, ankom til West Hartlepool 8. Januar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Cardiff 10. Jan. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 23. Decbr., best. til Bermuda. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Riga 4. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 7. Januar, best. til Livorno.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Riga 7. Jan. — Klampenborg, Jensen, afgik fra West Hartlepool 8. Jan., best. til Fredericia. — Marselisborg, Mathiesen, afg. fra Manchester 10. Januar, bestemt til Newport. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Riga 4. Januar. — Skodsborg, Schultz, ankom til Sevilla 5. Jan. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Cardiff 7. Jan., best. til Savona. — Ulfshørg, Eriksen, ankom til Brake 5. Jan. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Brake 8. Januar, bestemt til West Hartlepool.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Pensacola 3. Jan. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Helsingør 8. Januar, bestemt til Riga. — Kallundborg, Lund, ankom til Newcastle 10. Januar.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra West Hartlepool 8. Januar, bestemt til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet Torm.** Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 6. Januar, ankom til Kiel 9. Januar. — Helene, Jensen, ankom til Warnemünde 4. Januar. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Kiel 4. Januar, ankom til Burntisland 9. Januar. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 9. Januar, best. til Burntisland.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Ragnhild, Pedersen, afgik fra Buenos Ayres 27. Oktober.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 8. Januar. — St. Jan, Rambusch, ank. til Havre 8. Jan. — St. Thomas, Prah, ankom til Habana 9. Januar. — Nordland, Pedersen, afgik fra Cardiff 23. December. — Progreso, Harboe Jensen, afgik fra Antwerpen 15. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aalborg 9. Januar.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ank. 9. Jan. til Svendborg.

**Svensen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Boulogne 10. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Madeira 10. Jan. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Frederikshavn 7. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Blyth 10. Jan. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Las Palmas 2. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Libau 6. Januar. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Blyth 8. Januar. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Rotterdam 10. Januar. — N. F. Høffding, Ellekilde, afgik fra Vejle 5. Jan. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Libau 5. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Cardiff 10. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Svendborg 4. Januar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 9. Januar. — London, Krogh, ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Paris, Borck-Hansen, afgik fra Lübeck 10. Januar, best. til Boness. — Bryssel, Tholander, afg. fra Liverpool 2. Jan.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Barry 7. Januar, bestemt til La Plata. — Wien, Brink, ankom til Kbhvn. 10. Januar.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Rotterdam 7. Januar, bestemt til Reval. — Clara, Villadsen, afgik fra Aalborg 7. Jan., best. til Methil. — Kai, Kurtzhals, ankom Libau 6. Jan. — Erik, Steen, ankom til Holtzenau 10. Jan. — Axel, Damm, afg. fra Libau 10. Jan., best. til Plymouth. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Cardiff 3. Januar, best. til Palma. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Libau 9. Jan., best. til Gloucester. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Tripolis 6. Januar.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ankom til Cardiff 9. Jan. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Rouen 8. Jan., best. til Barcelona.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Kolberg 9. Jan.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra West Hartlepool 6. Januar, best. til Toulon. — Egholm, Winther, ankom til Rufisque 11. Januar.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Wilhelmine, Lauridsen, præjet 16. Decbr paa 15° N. 26° V. fra London til East London. — 1 1 1 1

Nørholm, ankom til Rio Grande 30. Decbr. fra Liverpool. — Tercera, Beck, afg. fra Gulf Port 17. Decbr. til Montevideo. — Mary Jose, Brinck, afgik fra Capetown 4. Januar til Haiti.

**Fanø. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, afgik 17. Decbr. fra Torreveja til Rio Grande. — Killena, Hansen, afgik 6. December fra Mobil til Rosario.

**Svendborg.** Gefion, Rasmussen, ank. til Leith 3. Jan. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Mosslin 2. Januar. — Yrsa, Hansen, ankom til Holmstrand 3. Januar. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Rendsburg 2. Jan. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Moss 3. Jan. — Mercur, Lund, ank. til Höganäs 4. Jan. — Martin, Rasmussen, ankom til Odense 5. Januar. — Skjold, Larsen, ank. til Schleimünde 5. Jan. — Flora, Sørensen, ankom til Kirkcaldy 5. Jan. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Leith 5. Januar. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Faro 5. Januar. — Martha, Hansen, ankom til Hamburg 4. Jan. — Iris, Hansen, ank. til Sunderland 4. Januar. — London, Andersen, ankom til St. Valery zur Sonne 9. Januar. — Fylla, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 7. Jan. — Rossing, Larsen, ankom til Drebak 8. Januar. — Meta, Møller, ankom til Gibraltar 7. Jan. — Solon, Rasch, ank. til London 7. Jan. — Embla, Mikkelsen, ankom til Kjøbenhavn 8. Januar.

**Ærø.** Thea, Friis, ankom 31. December til Gravesend. — Heimdal, Eriksen er ankommen til Puerto Cabello (Venezuela). — Juliane, Christensen, ank. 4. Jan. til Kjørteminde. — Dorthea, Lauritzen, ankom 3. Januar til Tønsberg. — Yrsa, Bay, ankom 1. Januar til Lissabon. — Argo, Clausen, ankom 4. Januar til Cadix. — Ruth, Eriksen, ank. 4. Jan. til Rudkjøbing. — Sylfe, Petersen, afgik 31. December fra Torreveja til Rio Grande. — Marie, Madsen, ank. 5. Jan. til Dysart. — Nathalia, Wilhjelm, ank. 5. Jan. til Præstø. — Vega, Hansen, ankom 5. Jan. til Præstø. — Immanuel, Bager, ankom 7. Januar til Karrebæksminde. — Harris, Thorsteinson afgik 7. Januar fra Pillau. — Amor, Rasmussen, ankom 7. Januar til Bilbao. — Klara, Hermansen, ank. 9. Januar til Bristol. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. 7. Januar til Kbhvn. — Caroline, Albertsen, afgik 5. Januar fra Frihavnen til Stubbekjøbing. — Argo, Christensen, afg. 6. Januar fra Pillau til Guernsey. — Bonavista, Christensen, ankom 7. Jan. til Gibraltar. — Harris, Thorsteinson, ankom 8. Januar til Stubbekjøbing.

## 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 Fyrerne, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

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

**Sundet. Nakke-Hoved N.** Vraget af den 1., Kml. N. 33° V. fra Nakke-Hoved Fyr sunkne Galease er uskadeligjort. Mindste Dybde over Vraget er 21 Fod. Afmærkningen er inddragen.

**Østersøen. Gulstav SV.** Vraget af den 4 Kml. SV. for Gulstav sunkne Kvaser er uskadelig for Skibsfarten.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Ved Foraarsafmærkningen 1905 foretages følgende Forandringer af Sømærker:

Bottniske Bugt. Norra Kvarken. Uden for Järnäsudde ved Lördagshällan udsættes en rød Stage med en opadvendt Kost over 2 Kegler. 63° 25' 57" N. Br. 19° 55' 15" Ø. Lgd.

Stockholms Skærgaard. Ved Siggholmsknallen udsættes en sort Stage. 59° 30' 50" N. Br. 18° 49' 12" Ø. Lgd. Ved Björns Grund en sort Stage. 59° 22' 5" N. Br. 18° 18' 52" Ø. Lgd. Ved Elgö en sort Stage. 59° 15' 51" N. Br. 18° 12' 35" Ø. Lgd. Ved Husarö-Knallen en rød Stage. 59° 11' 9" N. Br. 18° 33' 41" Ø. Lgd. Ved Skrakholmsgrund en rød Stage. 59° 4' 14" N. Br. 18° 20' 27" Ø. Lgd. Ved Refskärs Bådgrund en sort Stage. 58° 49' 15" N. Br. 17° 45' 17" Ø. Lgd. Ved Kastbådan en sort og rød Stage. 58° 47' 37" N. Br. 17° 56' 29" Ø. Lgd.

Östergötland Skærgård. Ved Svarta Hällan udsættes en rød Stage. 58° 38' 50" N. Br. 17° 7' 27" Ø. Lgd. Ved Håldämman en sort Stage. 58° 37' 5" N. Br. 17° 4' 27" Ø. Lgd. Ved Penningeskärsbådan en sort Stage. 58° 34' 24" N. Br.

17° 3' 20" Ø. Lgd. Ved Norra Kränkan en sort Stage. 58° 37' 3" N. Br. 17° 23' 20" Ø. Lgd. Ved Jonsgrund en rød Stage. 58° 38' 50" N. Br. 16° 26' 57" Ø. Lgd. Ved Bosösten en sort og rød Stage. 58° 33' 15" N. Br. 16° 51' 30" Ø. Lgd. Ved Gula Klanthällen en rød Stage. 58° 31' 3" N. Br. 17° 0' 20" Ø. Lgd. Ved Östra Portgrundet en rød Stage. 58° 20' 2" N. Br. 16° 56' 0" Ø. Lgd. Ved Norra Grotfjærdsgrundet en sort og rød Stage. 58° 14' 40" N. Br. 16° 54' 3" Ø. Lgd.

Bleking. Ved Aspö Sten udsættes en sort Stage. 56° 5' 0" N. Br. 15° 32' 15" Ø. Lgd. Ved Tjurkö Sten en sort Stage. 56° 4' 35" N. Br. 15° 36' 25" Ø. Lgd. Ved Laxgrundet en sort Stage. 56° 5' 50" N. Br. 14° 47' 52" Ø. Lgd. Ved Flödjan en rød Stage. 55° 59' 27" N. Br. 14° 38' 25" Ø. Lgd. Ved Timan en rød Stage. 56° 1' 0" N. Br. 14° 34' 33" Ø. Lgd.

**Gotland.** Ved Foraarsafmærkningen 1905 udsættes en sort Stage ved Svingrund. 57° 56' 4" N. Br. 19° 1' 15" Ø. Lgd.

**Tyskland. Stettiner Haff.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Woitzig“ inddraget.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Palmerort“ inddraget.

**Gellen og Vierendehlrinne.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Ledefyrerne ved Indløbet til Gellen og Vierendehlrinne slukket paa Grund af Is.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Adler-Grund“ inddraget.

**Darsser Ort Ø.** Et Vrag ligger sunket i 16 Fod Vand 2 Kbl. VSV. for Tønden „Darsser Ort Ø“. En grøn Tønde med Topbetegnelse er udlagt tæt Ø. for Vraget. 54° 29' N. Br. 12° 33' Ø. Lgd.

Naar Fyrskibet „Fehmarnbelt“ atter udlægges, er det et nyt, rødt Fyrskib, mærket „Fehmarnbelt“ paa begge Sider. Det har to Master og mellem dem et Taarn, hvorfra Fyret vises. Fyret er et hvidt Lynfyrt, der hver 4 S. viser Et-Lyn af O. S. Varighed. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvide og Lysevne: 13 Kml.

Taagesignal gives med Sirene, der hver 20 S. giver Et-Stød af 4½ S. Varighed.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Göteborg. Elfsborgsfjorden.** De tre Lystønder i Elfsborgsfjorden uden for Göteborg skal males sorte med hvidt Stillads.

**Bohuslän Skærgaard. Bredgrund.** Paa Bredgrund, N. for Käblingarne, er der kun 5 Fod Vand.

Ved Foraarsafmærkningen 1905 foretages følgende Forandringer af Sømærker:

Ved Sällklippan udsættes en sort Stage. 57° 5' 51" N. Br. 12° 14' 8" Ø. Lgd. Ved Guldskuden en rød Stage. 57° 39' 40" N. Br. 11° 48' 36" Ø. Lgd. Ved Brottet Ø. for Vinga en sort Stage. 57° 38' 3" N. Br. 11° 36' 55" Ø. Lgd. Ved Lejbråten en sort Stage. 57° 37' 58" N. Br. 11° 37' 48" Ø. Lgd. Ved Grunden SØ. for Vipskär en rød Stage. 57° 39' 23" N. Br. 11° 40' 34" Ø. Lgd. Ved Mattsonsådan en rød Stage. 57° 39' 53" N. Br. 11° 42' 55" Ø. Lgd. Ved Måkholsbådan en sort Stage. 57° 40' 24" N. Br. 11° 42' 34" Ø. Lgd. Ved Limbådan en rød Stage. 57° 38' 32" N. Br. 11° 39' 11" Ø. Lgd. Ved Bockskärsbådan en sort Stage. 57° 40' 32" N. Br. 11° 46' 4" Ø. Lgd. Ved Klubben en sort Stage. 57° 49' 3" N. Br. 11° 40' 30" Ø. Lgd. Ved Skåddan en rød Stage. 57° 41' 5" N. Br. 11° 45' 0" Ø. Lgd. Ved Tornholmsgrundet en sort Stage. 57° 57' 59" N. Br. 11° 31' 45" Ø. Lgd. Ved Tona en sort Stage. 57° 54' 49" N. Br. 11° 39' 54" Ø. Lgd. Ved Grunden i Vanholmssund en sort Stage. 57° 55' 55" N. Br. 11° 30' 40" Ø. Lgd. Ved Hundten en sort og rød Stage. 57° 55' 14" N. Br. 11° 37' 13" Ø. Lgd. Ved Smygebådan en rød Stage. 57° 58' 23" N. Br. 11° 31' 50" Ø. Lgd. Ved Sverkersbådan en sort Stage. 58° 8' 4" N. Br. 11° 23' 45" Ø. Lgd. Ved Mågholmsbådan en sort og rød Stage. 58° 8' 14" N. Br. 11° 24' 6" Ø. Lgd. Ved Fjölådan en rød Stage. 58° 3' 20" N. Br. 11° 29' 50" Ø. Lgd. Ved Dynan en sort og rød Stage. 58° 0' 29" N. Br. 11° 30' 55" Ø. Lgd. Ved Inre Syster en sort og rød Stage. 57° 59' 10" N. Br. 11° 30' 55" Ø. Lgd. Ved Stolpeskär en sort Stage. 58° 9' 15" N. Br. 11° 23' 53" Ø. Lgd. Ved Brudbådan en sort Stage. 58° 10' 5" N. Br. 11° 24' 10" Ø. Lgd. Ved Hermanödyna en sort Stage. 58° 9' 28" N. Br. 11° 23' 58" Ø. Lgd. Ved Gullholmedyna en sort og rød Stage. 58° 11' 22" N. Br. 11° 24' 30" Ø. Lgd. Ved Löken en rød Stage. 58° 13' 43" N. Br. 11° 25' 0" Ø. Lgd. Ved Berggrundet en rød Stage. 58° 13' 10" N. Br. 11° 24' 47" Ø. Lgd. Ved Släggebådan en sort og rød Stage. 58° 16' 4" N. Br. 11° 26' 30" Ø. Lgd. Ved Spättasbådan en sort Stage. 58° 15' 34" N. Br. 11° 25' 32" Ø. Lgd. Ved Sadelgrundet en rød Stage. 58° 20' 58" N. Br. 11° 16' 57" Ø. Lgd. Ved Kolsbådan en sort og rød Stage. 58° 21' 13" N. Br. 11° 15' 30" Ø. Lgd. Ved Nissebådan en sort og rød Stage. 58° 21' 0" N. Br. 11° 14' 22" Ø. Lgd. Ved Masteskär en rød Stage. 58° 27' 24" N. Br. 11° 14' 48" Ø. Lgd. Ved Andersbådan en rød Stage. 58° 27' 44" N. Br. 11° 15' 24" Ø. Lgd. Ved Kringlan en sort Stage. 58° 30' 24"

N. Br. 11° 16' 28" Ø. Lgd. Ved Sockertoppen en rød Stage. 58° 30' 21" N. Br. 11° 16' 33" Ø. Lgd. Ved Kolleflu en sort Stage. 58° 31' 45" N. Br. 11° 13' 24" Ø. Lgd. Ved Kungsgrund en sort Stage. 58° 34' 53" N. Br. 11° 13' 18" Ø. Lgd. Ved Hvita Märren en sort og rød Stage. 58° 35' 31" N. Br. 11° 12' 36" Ø. Lgd. Ved Kalköbådan en sort Stage. 58° 34' 43" N. Br. 11° 12' 34" Ø. Lgd. Ved Svartskärgrund en sort Stage. 58° 40' 33" N. Br. 11° 10' 51" Ø. Lgd. Ved Kalkgrandet en sort og rød Stage. 58° 55' 31" N. Br. 11° 2' 51" Ø. Lgd. Ved Flatskärsgrund en sort Stage. 58° 56' 5" N. Br. 11° 7' 19" Ø. Lgd. Ved Jonsgrund en sort og rød Stage. 58° 56' 23" N. Br. 11° 7' 0" Ø. Lgd.

**Norge. Christianiafjord. Hvaler.** 12 Fods Boen SSV. for Galgehølmflu ved Singleøen, Hvaler, er afmærket med en hvid Stage. Stagen paa Linaboen, ved Lauskjær, Hvaler, er ind-dragen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** I Følge Telegrammer fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Eider“, „Aussenjade“ og „Borkumriff“ drevet fra Station.

**Norder Piep.** Spirtønderne A og B i Norder Piep vil fra næste Sommer faa en Ballon, om Vinteren en Kost som Topbetegnelse.

**Elben.** Taagesignalet paa Fyrskibet „Elbe I“ er forandret og gives nu saaledes: Et-Stød 9 S. langt i Sirene, Pause 12 S., et Stød 9 S. langt i Damphorn, Pause 80 S. Naar dette Signal ikke kan gives, slaas hver 1 Minut 2 Gange kort efter hinanden 4 langttønde Slag paa Klokke

**Weser. Alte Weser.** Baaketønden „Alte Weser“ er flyttet c. 3 1/2 Kbl. NV. hen og ligger nu V. for den nylig indsatte hvide, faste Vinkel i Wangeroog Fyr i 8 Fv. Vand, fra Roter Sand Fyr i N. 67° V. og fra Wangeroog gamle Kirke i N. 22° Ø. 53' 53" N. Br. 7° 55' 17" Ø. Lgd.

**Jade.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne Z og 16 i Jade inddraget for Is.

**Ems.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne G 1 og G 5 samt E g i Ems ombyttet med Vinter-sømærkerne.

**Holland. Zuiderzee. Harlingen. Griend.** Nord-Baaken paa Griend er foreløbig borttagen. 53° 15' 23" N. Br. 5° 14' 52" Ø. Lgd.

**Boontjes.** Lystønderne i Boontjes er ombyttet med Vagere med samme Farve.

**Zeegat van Texel. Malzwin.** I Malzwin er de to rød og sort tærnede Stumpønder ved Sømineøvelsespladsen og ved Zuidwal de to Spidstønder inddraget.

I Malzwin er den rød og sort vandret sribede Lystønde ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegel, og ved Vrouwezand er den sorte Lystønde Nr. 5 ombyttet med en Stumpønde.

**Zaandam. Noordzeekanal.** Indskrænkningerne for Skibsfarten gennem Jærnbanebroen ved Zaandam er ophævede.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Den største Dybde, hvormed Nieuwe Rotterdamsche Waterweg ved Lavvande kan besejles mellem Rozenburg Sluse og Fyrene paa Blankenburg Mole er 22 1/2 Fod.

Uden for Hoek van Holland ligger fra 1ste Februar 1905 Nat og Dag, naar Vejret tillader det, to Lodsampere paa Station.

Uden for Zeegat van Goeree og Brouwershaven holder, naar Vejret tillader det, en Lodsbaad krydsende 4 à 8 Kml. uden for Ydertønderne, mellem Retningerne NV. t. N. fra West Schouwen Fyr og VNV. fra Goedereede Fyr.

**Zeegat van Brouwershaven. Volkerak.** I Volkerak (Karolina Geul) er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand, paa 51° 39' 5" N. Br. 4° 17' 58" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Breskens.** Den 16de Januar 1905 forandres Breskens Havnefyr saaledes:

Fyret paa det V.-lige Havnehoved er et fast Fyr, der viser grønt Lys ned ad Floden fra V.-Kysten til N. 59° V. hvidt Lys fra N. 59° V. til N. 20° V., rødt Lys fra N. 20° V. til N. 5° V., over den rød og sort vandret sribede Kugletønde Br. med Diamant, og hvidt Lys fra N. 5° V. op ad Floden til Ø.-Kysten. Flammens Højde: 18 Fod. Fyret paa det Ø.-lige Havnehoved er et fast Fyr, der viser hvidt Lys ned ad, rødt Lys op ad Floden. Flammens Højde: 12 Fod. Fyrene vises fra de gamle Fyrpæle. 51° 24' N. Br. 3° 34' Ø. Lgd.

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

**England. Isle of Wight. Medina River. Kingston.** Ved Kingston Kaj er bygget en Anlægsbro. Paa dens NV.-Ende og paa dens SØ.-Ende er tændt et hvidt Fyr. 50° 44' N. Br. 1° 16' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Dublin Bay. Liffey River.** Det hvide, faste Fyr Dublin East Breakwater er forandret til et rødt Blink-

fyr, der hver 6 Sekunder viser Et-Blink. 53° 20' N. Br. 6° 12' V. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Ø.-Enden af North Wall er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 2 Sekunder viser Et-Blink.

### Nordlige Atlanterhav.

**Canada. River St. Lawrence. Morin Shoal.** En Grund, c. 1/2 Kml. lang i SV. og NØ. og c. 1 1/2 Kbl. bred inden for 10 Fv. Grænsen, og med en mindste Dybde af 3 1/2 Fv. hen imod SV.-Enden, er funden mellem Murray Bay og Kamouraska. Paa det læggeste er udlagt en rød og sort vandret sribet Spirtønde, 10 1/2 Kml. N. 50° Ø. fra Goose Cape Fyr og 4 1/2 Kml. S. 74° Ø. fra Murray Bay Fyr. Ved Skibsfartens Aabning i 1905 udlægges en Lystønde ved Grunden. 47° 36' 12" N. Br. 70° 2' 9" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Oktober 1904 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 24 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 11, Fod.

**Argentina. Golfe San Matias. San Antonio.** Fire store Spirtønder er udlagt ved Løbet over Barren ved San Antonio: Nr. 1 i 16 Fod Vand tæt ved SV.-Kanten af Lobos Bank, 4, Kml. S. 13° V. fra Baaken paa Pynt Villarino. Nr. 2 i 20 Fod Vand ved Ø.-Enden af en lille Grund, 3, Kml. S. 17° V. fra samme Baake. Nr. 3 i 23 Fod Vand, midt i Løbet, 2, Kml. S. 33° V. fra samme Baake. Nr. 4 i 18 Fod Vand, paa V.-Kant af Lobos Bank. 1/2 Kml. S. 64° V. fra samme Baake.

Baaken paa Pynt Villarino er 29 Fod høj og har en Tønde paa Toppen, den staar paa en 100 Fod høj Sandbakke. En sirkantet, 32 Fod høj Baake staar, c. 70 Fod over Vandet, 2 Kml. S. 55° Ø. fra den foregaaende.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Civitavecchia.** Pælene ved Løbet til Civitavecchia Havn er ombyttet med sort og hvid vandret sribede Spidstønder, der ligger den ene N. 19° V., 2 1/2 Kbl. fra Fyret og i S. 89° V. fra det røde Fyr paa Hovedet af Lazzaretto Mole og den anden 100 Alen N. 50° Ø. fra den foregaaende.

**Sardinien Ø.-Kyst. Porto di Terranova (Terranova Pausania).** Paa SØ.-Enden af Kajen i det inderste af Porto di Terranova er tændt et rødt, fast Fyr.

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

**Arabien Ø.-Kyst. Masira Channel.** En 3 Fv. Grund er funden i Masira Channel, 2, Kml. N. 45° V. fra Jebel Kairan og i N. 59° Ø. fra Jezirat Sanfar Ø.-Ende. 20° 24' N. Br. 58° 39' Ø. Lgd.

**Forindien V.-Kyst. Murmagao.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Murmagao Bølgebryder er ombyttet med et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 17° Ø. gennem N. og V. til S. 18° V., jævrigt rødt Lys. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Hvid Fyrpæl. 15° 25' N. Br. 73° 47' Ø. Lgd.

Det røde og hvide, faste Fyr ved Bølgebryderens Inderende er slukket.

### INDHOLD:

Ved Aarsskiftet (Sluttet). — Kjøbenhavn, den 12. Januar 1905. — Hvad en Stettiner-Mægler vover at byde Smaaskippere. — Lloyd's Register of Shipping. — 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 45 <sup>mm</sup> Bredde 25 Øre			
De øvrige Sider	—	—	20 —
Moderation for 5 Gange	10 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.

**Skibe købes.**

2 nyere Skibe, helst Skonnerter, c. 30 Reg.-Tons, maa kunne sejle uden Ballast. Tilbud, mrk.: 148, modtager Dansk Søfartstidendes Kontor.

**Det private Skoleskib „Georg Stage“,**

der uddanner sine Elever til Sømand for Koffardimarinens, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr. Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6<sup>2</sup>.

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.

**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 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.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
**Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.**

**Norges Søfartstidende**

**16de Aargang.**

**Norges ældste og mest udbredte Skibsfartsorgan,**

udkommer hver Dag og koster

til Indlandet — Kr. 1,90 pr. Kv.

- Udlandet — - 3,75 - -

Alle Søfartsinteresserede der vil have et **paalideligt** og **vel underrettet** Skibsfartsorgan bør holde

**Norges Søfartstidende.**

**Et godt Skib**

som laster imellem 1300 og 1800 Centner ønskes til Købs. Offerte med Størrelse, Alder og Pris udbedes af

**Skipper H. Ryhmann**  
Augustenburg, Nord. Slesvig.

**Kjøbenhavns**

**Flydedok og Skibsværft.**

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

**Kjøbenhavns Skipperforening**

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 4. Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 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 1904 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11<sup>1/2</sup>—2 fra den 20. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 10. Januar 1905.

P. B. V.

**A. V. Knudsen.**

**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.**

**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 Proviinsbyer.

Post-Adresse: Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.	80— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark		67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88
Kjøbenhavn	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —68	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68
Carl		77	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog	79— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold		58	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania	18	18	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union		78	79
Dampsk. af 1896	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal		96	100
Østasiatiske	92— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen	87— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87	88
Nordsøen		24	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm		—	—
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		50	65
Dansk-russisk Dampsk.		80	90
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 % Norden		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats		98	100
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.	85	85	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89
4 % — — 2. Serie.	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. —		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. —	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. —	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. —		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	144
Privatbank	119— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank		128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —132	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —119	119	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.		91	93
Sukkerfabr.	175 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —174 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	175	175 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier	125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126

Vekselkurser d. 11. Januar 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.16	18.13
Paris	72.30	—
Amsterdam	160.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Januar 1905.

Russiske Noter	216.05
4 % Russiske Consols	89.75
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit	85.75
5 % Mexikanske 1899	102.50
5 % Rumænske Stats	100.50
4 % — — 1880	91.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Danmark“ 6,000, „Norden“ 60,000, „Kjøbenhavn“ 74,000, „Carl“ 32,000, „Dannebrog“ 34,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Foren. Dampsk.“ 34,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 6,000, „Østas. Komp.“ 88,000,

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Obs. Fra og med 1. Januar er Raten Kjøbenhavn—Hamburg forhøjet til Mk. 5,00 pr. 1000 Kilos for alt Stykgods.

Forsaavidt Isforholdene tillade, udføres nedenanførte Ture:

Til Stockholm

„Frederik“ forv. d. 13. ds. fra Frihavnen.

Fra d. 12.—18. Januar.

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. (Retur fra Assens direkte.)
- Til Nyborg, Rudkjøbing og Kjertemlunde [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, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aften.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.
- Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden. **Fuld Last er anmeldt.**
- Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Ceres] 8 Morgen fra Frihavnen.
- Til Stettin [Hjelm] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Libau [Kiew] Eftm. fra Toldboden.
- Til Reval [O. B. Suhr] forv. Eftm. fra Frihavnen.
- Til London [Perm] 2 Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.
- Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Fix] Eftm. fra Frihavnen.
- Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggø-sund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Lim-fjorden] 3 Eftm.
  - \* Ikke for Gods.
  - Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
  - Til Færøerne og Island (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Boden-hoffs Plads.
  - Til Reykjavik og Havnefjord [Vesta] 9 Form. fra Boden-hoffs Plads.
  - Til New Orleans [Florida] fra Frihavnen.
  - 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 Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
  - Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.
  - Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.
  - Til Boston [Alexandra] 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).

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 Stege 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 Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til Gøteborg [Hjelm] Eftm.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.
- Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.
- Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
- Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.







## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. 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 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.**

**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. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

De Herrer Kaptajner

provierer altid bedst og  
billigst i

**G. W. Møllers**  
Skibsprovianteringsforretninger  
Kastrup — Dragør.  
Telf. 46. Telf. 6.  
**Kommissioner udføres.**  
Pristilte sendes paa Forlangende.



**Sandballast**  
leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.  
C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

**AXEL LUND**  
anbefaler sin  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads.  
Telf. Nr. 3.

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } Skråderi og  
fuldstændig } Herreekviperin.

Uniformer, garanteret 1ste  
Klasses Varer og Syning.  
Uniformseffekter, fuldstændig  
Søkvipering.  
Uniformshuer i flere Quali-  
teter.  
Normal Underbeklædning,  
prima Varer.

**Forlang altid**

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Januar 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Repræsentanter for GÄTH & PEINE, Hamburg:

Redningskrandse, Bælter, Korkfendere etc.

HIGGINSON's Løsebjul 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.

## 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



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## 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



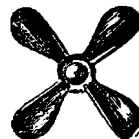
VARE-MÆRKE

## 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.

## 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

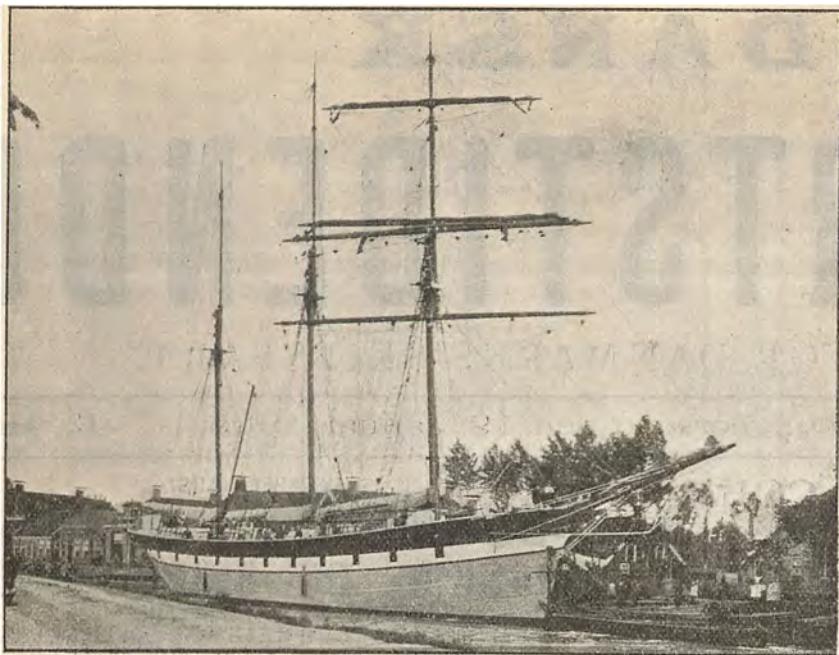
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

sædeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

## Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægtene

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshoek, Holland.

Værtitet 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

Albert B. Cohn's kontrollerede (s. aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler uforfaldet til 150 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3288 St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.

**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.**

Læge H. C. Lund.

**Hud- og**

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2. 6-8 Aften. Søndag 11-2.

## Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

**Nyhavn 53.**

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

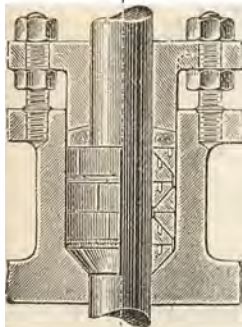


„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preislær, Kjøbmagerg. 13.

## 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.

**J. P. LUND, AARHUS,**

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

**METALSTØBERI.**

Vand- og Damparmatur.

De danske Conservefabriker.

## J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

**Bedst og  
billigst**

*Goldmedaille Paris 1900.*  
**Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.**

Sukret

engelsk Eksport

**Swiss Milk**

Usukret

**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

**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.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 400,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billigste, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud, Kramper & Jørgensen, Horsens.



## Kommandør P. F. Giødese.

Efter nogen Tids Sygdom er Kommandør, Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn P. F. Giødese i Gaar afgaaet ved Døden her i Byen, 76 Aar gammel, og med ham er en af de Søofficerer, der gennem en lang Aarrækkes Virksomhed var nærmest knyttet til Handelsmarinen og bedst kendt i vide Kredse indenfor denne, gaaet bort.

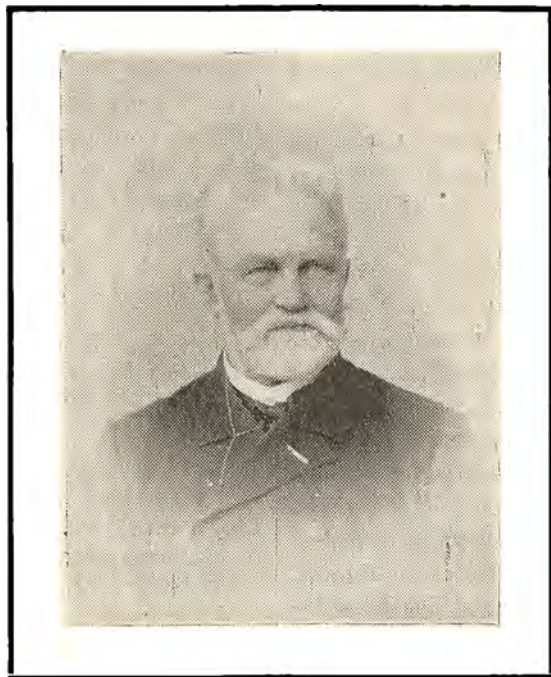
Om Giødese's Løbebane i Orlogsmarinen skal vi her kun minde i store Træk. Han optoges som Dreng paa Søkadetakademiet og udnævntes i 1849 til Løjtnant. Under Krigen gjorde han Tjeneste dels i Korvetten „Galathea“, dels som midlertidig Kommandant i Byen Kappel, som han besatte i Spidsen for en Afdeling Søfolk. Han deltog derefter i en Række Togter med Marinens Skibe. I Krigen 1864 gjorde han Tjeneste i Fregatten „Jylland“, om Bord i hvilken han deltog i Slaget ved Helgoland, ved hvilken Lejlighed han udmærkede sig ved stor Tapperhed og Koldblodighed. Efter Krigen gjorde han paany Tjeneste i Marinen, indtil han i 1883 faldt for Aldersgrænsen.

Kommandør Giødese nærede en betydelig Interesse for offentlig Virksomhed, og dette førte ham, allerede forinden han udtraadte af Marinen, til at beskæftige sig med sociale Opgaver, særlig saadanne, der havde Betydning for Sømandsstanden. Han var i 1867 bleven valgt til Formand for Sømandsforeningen, og han beklædte denne Stilling i nogle og tredive Aar. Han udførte i den et meget stort og dygtigt Arbejde. Det skyldes saaledes væsentlig hans Energi og ufortrødne Virksomhed, at Sømandshjemmet paa Christianshavn blev opført, og Sømandsforeningen udrettede i det hele under hans Ledelse særdeles meget godt for vore farende Sotolk. I 1894 blev Giødese Formand for Bombebøssen, og paa forskellig Vis knyttedes i det hele hans Arbejde til Foretagender, der gik ud paa at befordre Søfolkene Vel. Han var saaledes i Halvfjerdserne Medlem af en Regerings-Kommission, der skulde udarbejde Forslag om offentlig Tilsyn med usdygtige Skibe, og som var en direkte Følge af den stærke Bevægelse paa dette Omraade, som det engelske Parlamentsmedlem Plimsoll havde rejst. Mulig var det herigennem, Giødese kom til at nære en saa levende Interesse for den offentlige Undersøgelse af Søulykker. I Skrift og Tale var han i sin Tid en varm Talsmand for dens Indførelse her i Landet, og han tillagde en virkelig og gennemført Konstatation af Søulykkes Aarsag den største Betydning med Hensyn til at indskrænke deres Antal. I en lang Aarrække var Giødese Medlem af Sø- og Handelsretten, et Hverv, han omfattede med megen Interesse, og fra 1876—94 var han Medlem af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation.

I 1889 udnævntes Giødese til Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn og traadte saaledes ind i en direkte til Handelsmarinen knyttet Stilling. Det er den almindelige Mening, at han har forvaltet dette Embede med stor Dygtighed. Mønstringsbestyreren staar jo som en Art

Mellemmand mellem Rederen og Søfolkene; han skal paase, at der tages ligelige Hensyn til begge Interesser, og maaske netop derfor er han udsat for nogen Miskendelse fra begge Sider. Det taler da til Ære for Giødese, at han almindelig anerkendtes som retfærdig i sine Afgørelser. Om han nogensinde har beskyttet den ene Part paa den andens Bekostning, da tør vi antage, at det har været Sømanden, der har nydt godt af hans Sympati. Thi han nærede en virkelig varm Følelse for de smaa i Samfundet, og mangen Sømand skylder ham Tak for hans Hjælp. Han forstod næppe tilfulde de Veje, den moderne Arbejderbevægelse førte ogsaa Søfolkene ind paa, og med sit varmlodige Temperament dømte han i det hele ikke altid Nutidens Bevægelser retfærdigt. Men Giødese's Gerning for Sømandene, baade den private og den, han udførte som Embedsmand, vil staa som et af de bedste og varigste Minder om ham.

Som Talsmand for Søfartens Interesser har Giødese med stor Iver deltaget i det offentlige Liv. Han medbragte hertil gode og mindre gode Betingelser. Han var i Besiddelse af Ævne til hurtigt at sætte sig ind i en Sag, og han kunde forfægte sine Meninger med ikke ringe Dygtighed og med en Veltalighed, der ofte gjorde stærkt Indtryk, skønt den ingeni lunde var egentlig betydelig. Men han var tilbøjelig til at holde noget for stærkt paa sin Mening, og han havde ikke let ved at tilægge sig Forstaaelse af andres. Giødese's Indsats i det offentlige Liv var dog trods dette betydelig, og særlig bør her nævnes hans Virksomhed gennem 25 Aar som Redaktør af „Nationaltidende“s Søfartstidende. Fra han



begyndte den i 1879 og indtil 1893 var „Nationaltidende“ det eneste Blad, i hvilket handelsmaritime Forhold regelmæssigt behandlede. Som Redaktør af Bladets Søfartstidende erhvervede Giødese sig efterhaanden en betydelig Dygtighed og Rutine, og hans journalistiske Virksomhed har bidraget meget til i vore Søfartskredse at udbrede Kendskab til mangehaande maritime Forhold, som der ellers den Gang kun gennem udenlandske Blade var Lejlighed til at læse om. Særlig mange rent nautiske Spørgsmaal, som f. Eks. om Søvejsreglernes Forstaaelse, behandlede Giødese med stor Interesse. Denne Del af Giødese's Virksomhed som Redaktør har derfor haft ikke ringe Betydning. Vistnok troede han, at „Nationaltidende“s Søfartstidende ogsaa havde Betydning som offentligt Organ for Skibsfartens Interesser, men dette var, som alle nu forstaa, et Fejlsyn; det fremgaar alene af den Omstændighed, at den kun var et Led af et Dagblad med særlige politiske og andre Opgaver, der endog ofte maatte komme paa tværs af Søfartens Interesser. Som Repræsentant for Sømandsforeningen var Giødese Medstifter og til sin Død Medlem af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.“ Endelig har han paa de nordiske Søfartsmøder givet vægtige Indlæg i Debatten om forskellige Søfartsspørgsmaal.

Kommandør Giødese var en Mand af den gamle

Skole, og dens Dyder og dens Fejl traadte stærkt frem hos ham. Han var vistnok en lykkelig Mand, ogsaa fordi han næsten lige til sin Død kunde fortsætte sit Arbejde, der var ham saa kært, og som han vanskelig kunde tænkes at skulle undvære. Han har ved det sat sig et smukt Minde indenfor den danske Søfartsstand.

Kjøbenhavn, d. 19. Januar 1905.

For saa vidt har ingen enkelt Samfundsklasse saa megen Interesse af et Ministerskifte som Søfartsstanden, som Skibsfartens Sager jo er fordelte mellem næsten alle de forskellige Ministerier. Den nylig foregaaede Afløsning af Ministeriet Deuntzer med Ministeriet J. C. Christensen tør derfor, ganske bortset fra denne Begivenheds almindelige politiske Interesse, paaregne særlig Interesse i Søfartskredse, idet ny Mænd ved den er komne til at staa i Spidsen for Administrationen af en stor Del af Søfartens Anliggender. Da det nu afgaaede Ministerium tiltraadte for godt tre Aar siden, udtalte vi her i Bladet vor Fortrøstning til, at Skibsfartens Interesser ikke af det vilde blive tilsidesatte, idet to af dets Medlemmer, Finansminister Hage og Indenrigsminister Enevold Sørensen, i deres forudgaaende Rigsdagsvirksomhed havde vist særlig Interesse for Skibsfartens Anliggender. Denne vor Forventning er da heller ikke bleven skuffet. Kan der end have været berettigede Indvendinger at fremsætte mod et og andet i det afgaaede Ministeriums Administration af Skibsfartens Anliggender, saa bør det dog siges ved dets Fratræden, at det har taget Initiativet til vigtige Reforme, der har været ønsket fra Skibsfartens Side; og særlig mener vi at burde fremhæve, at Skibsfartens Organisationer i dets Levetid har opnaaet en væsentlig forøget Indflydelse paa Ledelsen af dens Anliggender. Den væsentligste Del af disse er jo henlagt under Indenrigsministeriet, og Enhver, der er kendt med Forholdene, vil vide, at den afgaaede Indenrigsminister har vist en høj Grad af Redebonhed til at tage Hensyn til de Ønsker, der fremsattes fra Skibsfartens Side; herfor skyldes der ham en Tak nu ved hans Fratræden. Naar vi derefter tænker paa Fremtiden, som den kan antages at forme sig under det ny Ministeriums Ledelse, da mener vi, at man fra Skibsfartens Side tør imødesee den med Tillid. Det er blevet sagt om Ministeriet nu ved dets Tiltræden, at det maa antages i særlig Grad at ville varetage Landbointeresser — og naar man siger dette, underforstaar man jo gerne: paa Bekostning af andre Interesser. Vi deler ikke denne Opfattelse. Frygten for et Standsregimente her i Landet er overhovedet ikke synderlig begrundet, saa vist som de politiske Partier, der hidtil har været, og det, der nu er det ledende, aldrig har drevet Klassepolitik, men altid har søgt at varetage alle Samfundsklassers Interesser. Vi ser ikke nogensomhelst Grund til at antage, at det nuværende Ministerium skulde fravige denne Tradition, og denne Opfattelse maa i høj Grad bestyrkes ved den ny Konseilspræsidents første offentlige Udtalelse, der fremsattes i Folketinget i Tirsdags, og som netop gik ud paa, at Ministeriet vilde ligeligt varetage alle de forskellige Samfundsinteresser. Vi tror, at Ministeriet vil vise dette i Gerningen ved Behandlingen af de for Søfarten vigtige Lovforslag, der foreligger i indværende

Rigsdagssamling. Skulde de ny Ministre saa tillige faa Interesse for at fordele de Sager, der vedrører Skibsfarten, paa en rimeligere Maade end den nuværende imellem sig, saaledes at i hvert Fald de vigtigere af disse Sager samledes under et af Ministerierne, vilde deres Virksomhed sikkert blive endnu mere tilfredsstillende baade for Skibsfarten og for dem selv. Thi ogsaa for Administrationen maa jo den nuværende ganske vilkaarlige Ordning føles som en betydelig Ulempe.

Som vi erfarer, er der for kort Tid siden fra engelske Redere udgaaet et Forslag til en Sæmslutning mellem alle Dampskibsredere, der har Skibe i Fart paa Østersøen, med det Formaal for Øje at gennemføre Minimums Rater i den nævnte Fart. En saadan Sæmslutning vilde i det væsentlige komme til at omfatte Rederne i England, Frankrig, Tyskland, Holland, Norge, Sverrig og Danmark. Forslaget er tilstillet et større Dampskibsrederi her i Byen og gennem det forelagt de herværende Redere, der for Tiden har det under Overvejelse. Der lader sig paa nærværende Tidspunkt intet sige om den Stilling, de danske Dampskibsredere vil indtage til Forslaget, eller om Udsigterne for dets Gennemførelse. Det er i hvert Fald et talende Vidnesbyrd om de yderlig slette Vilkaar, under hvilke Skibsfarten for Tiden arbejder.

Sø- og Handelsrettens Dom i „Norge“-Sagen af 24. December f. A. vil, efter hvad vi erfarer, ikke af det Offentlige blive appelleret til Højesteret.

Paa et Møde af Bestyrelsen for Hamburg-Amerika Linjen d. 17. ds. blev det vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 9 pCt. i Udbytte. I Fjor var Udbyttet 6 pCt.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. <sup>1</sup>/<sub>1905</sub>, afsagt d. 7. Januar 1905. En Ungmand, der var udmønstret i Svendborg med 3-mastet Skonnert „Lilly“ af Thurø, rømte i Frederikstad i Norge, efter Sigende fordi han og en Kammerat frygtede for, naar de atter kom til Søs, at Kaptajnen vilde slaa dem. Da han rømte, skyldte han Kr. 4.66, hvilket Beløb han dog har foranlediget betalt til Kaptajnen. Idet der under Hensyn til Straffelovens § 254 ikke fandtes at kunne blive Anvendelse for Søløvens § 299, dømtes han efter § 298 og under Hensyn til tidligere Rømninger, men tillige under Hensyn til 1 Maanedes Varetægtsfængsel, til Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. <sup>56</sup>/<sub>1904</sub>, afsagt d. 11. Januar 1905. Firmaet N. Jensen mod Firmaet Holm og Wonsild.

Damperen „Clara“, tilhørende Dampskibsselskabet „Myren“, var i Maj f. A. paa Vej fra England til Svendborg med en Ladning Kul. Den 9. Maj, da Skibet var naaet udfor Løbet mellem Thurø og Taasinge og var i Færd med at dreje op i dette, blev det grebet af den stærke Strøm og sat ind paa Slotshagegrunden udfør Valdemars Slot paa Taasinge og blev staaende trods øjeblikkelige Forsøg paa at bakke og derefter gaa fuld

Kraft frem. Troense Lodsén kom om Bord og raadede Kaptajnen til foreløbig intet at gøre, da der formentlig kunde være Risiko forbunden med at røre Skruen. Styrbords Anker bragtes ud med 15 Favne Kæde, og der sendtes en Baad til Svendborg for at faa Hjælp. Den i denne Baad værende Lods antog Damperen „Ørkildshus“, tilhørende Firmaet N. Jensen & Co. — der forøvrig var Modtager af „Claras“ Kulladning. „Ørkildshus“, der er 48 Tons, var særlig bestemt til Bugsering, om den end af og til brugtes til Passagerfart. Den ankom Kl. 8 Form. til Strandingsstedet, fik Trosse om Bord og begyndte at slæbe samtidig med, at der heves ind paa Ankeret. Ankeret holdt imidlertid ikke og maatte føres længere ud; da „Ørkildshus“ derefter atter slæbte, medens der samtidig heves paa Ankeret, kom „Clara“ flot, og begge Skibe gik ind til Svendborg.

Da der ikke kunde opnaas Enighed om Betalingen, anlagde N. Jensen & Co. Sag imod Holm & Wonsild som korresponderende Redere af Dampskibsselskabet Myren og forlangte en Bjærgeløn af 4,000 Kr. med Renter og Sagsomkostninger, medens Indstævnte, der hævdede, at der ikke forelaa Bjærgning, men kun Bugsering, paastod, at det forlangte Beløb var for stort, hvorfor de paastod sig frifunden mod at betale et saa stort Beløb, som Retten maatte finde passende.

Hvorvidt „Clara“ kunde være kommet af Grunden uden den ydede Assistance, og hvorvidt Skibet kunde være blevet udsat for mere eller mindre Fare, hvis det ikke var kommet af saa hurtig, som det skete, fandt Retten nu ingen Grund til nærmere at komme ind paa. „Ørkildshus“ led ingen Skade og havde ikke været udsat for nogen Fare, og Retten fandt, at Betalingen burde sættes til 1,000 Kr. med Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. Nr. 45/1904, afsagt d. 11. Januar 1905. Sygeplejerske Frøken Elvira Petersen mod Det forenede Dampskibsselskab.

En Sygeplejerske om Bord paa „Oscar II“, der i Følge sin Kontrakt havde 6 Ugers Opsigelse, fik efter dette Skibs Grundstødning ved Kristianssand d. 28. Febr. fra Selskabet tilsendt Meddelelse om nogle af Politidirektøren under 16. s. M. fastsatte Betingelser for Ansættelse af Sygeplejersker i Udvandrerskibe. Hun gik til Kiel med Skibet og fik her d. 26. Marts Ordre til at rejse til Kjøbenhavn; her tilbødes der hende Plads i „Hellig Olav“, hvilken hun dog ikke vilde have, hvorefter Dampskibsselskabet d. 30. Marts afskedigede hende. Hun fik Løn til 26. Marts og Hjemrejse fra Kiel til Kjøbenhavn.

Under denne Sag forlangte hun nu, da hun ikke mente, at hun kunde opsiges med mindre end 6 Ugers Varsel, dels Løn fra 27.—30. Marts og 6 Uger derefter, Kostpenge fra 28.—30. Marts og derefter samt Godtgørelse for Logi, ialt 229 Kr. 61 Øre.

Det indstævnte Selskab hævdede, at det i Henhold til Søløvens § 91, da „Oscar II“ var blevet udygtigt til at fortsætte Rejsen, havde været berettiget til at afskedige hende, og at hun i Følge § 98 kun havde Krav paa Løn til Afskedigelsen og fri Hjemrejse.

De nævnte af Politidirektøren fastsatte Betingelser — der maatte gælde for nævnte Sygeplejerske fra den Dag, hun modtog Meddelelse om dem — medførte nu, at Søløvens § 91 og 98 ikke kunde komme til Anvendelse. Punkt 5 i nævnte Betingelser bestemmer, at Sygeplejerskerne antages med en gensidig Opsigelsesfrist af 6 Uger, dog saaledes, at de fratræder ved Skibets Hjemkomst, naar det viser sig, at de ikke kan taale Søen eller efter Skibslægens Skøn er usikkkede til Sygeplejergerning. Denne Bestemmelse maatte forstaas som en udtømmende Angivelse af de Omstændigheder, hvorunder Sygeplejersker kunde afskediges med kortere Varsel end 6 Uger — udenfor tilregneligt retsstridigt Forhold fra deres Side. Sagsøgerinden fandtes herefter at have Krav

paa Løn og Kost som af hende paastaet, men ikke paa Logi.

Dampskibsselskabet dømtes herefter til at betale til Sagsøgerinden 184 Kr. 61 Øre med Renter.

Sagens Omkostninger hævdedes.

## Fragtmarkedet for Sejlskibe.

### Oversigt over det forløbne Aar.

Ved et Tilbageblik paa Fragtforholdene i Østersøen for Sejlere tør man vel næsten sige, at det forløbne Aar ikke afviger særlig fra Aaret 1903; dog har vel Efteraaret 1904 været daarligere end samme Tidsperiode 1903.

Køningsberg begyndte med 15 à 16 Mark Rugbasis til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne, som blev sluttet i Vinterens Løb til Afladning pr. første aabne Vande; allerede i Marts syntes Stemningen mattere, idet der da kun noteredes 14 Mark og 12 à 13 Mark til Pommern; i Maj stoppede det saa godt som helt op, flere Skibe gik i Ballast fra Køningsberg, blandt andet til Stolpmünde for at lade. Den flove Tilstand vedvarede baade Juni, Juli, og der blev endog sluttet til 7 Mark, Rugbasis til Danmark; i Avgust begyndte det at lysne lidt op, thi der blev sluttet til 10 à 11 Mark; i Slutningen af September gik det op til 14 Mark, Oktober 15 à 16 Mark, for atter i November at dale, ja, der blev endog sluttet til 12 Mark, men i Slutningen af Maanedén gennemførtes dog atter 15 Mark; med December begyndte Isvanskelighederne, og der var i det hele taget ikke megen Efterspørgsel efter Tonnage, enkelte Skibe opnaaede maaske dog 20 Mark ved at sejle i Ballast dertil.

Danzig aabnede Markedet med 5½ à 5¾ Mark for Korn, 5½ à 6 Mark for Mel til Danmark pr. Marts. Sommeren gik som sædvanlig flovt med saa godt som ingen Tilbud, indtil Oljekagesæsonen begyndte; der blev sluttet pr. Avgust 4½ Mark, pr. September 5 Mark, November 5½ Mark à 6 Mark, alt til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne; til Gøteborg, Stockholm, Norrkøping noteres 6½ Mark pr. Oktober, November; Kornlasten blev sluttet til lignende Fragtrater.

Stolpmünde har i de sidste to Aar gjort sig bemærket ved en ret stor Eksport af Korn; tidlig paa Aaret blev sluttet 6 Mark for Havre til Danmark, Sydsverrig, for i Marts Maaned at dale til 5 Mark af Havre, hvilken Rate holdt sig indtil Juni, hvor det da gik ned til 4 à 4½ Mark for Havre, i September sporedes atter en Opgang, idet der blev sluttet 4 à 4½ Mark for Rug, i November, December 5 Mark for Rug, hvormed Aaret sluttede fra denne Plads.

Rügenwalde. Fra denne Plads er Korneksperten ikke meget betydelig; der blev i Marts Maaned sluttet noget lignende som fra Stolpmünde, c. 5 Mark for Havre, 4 à 4½ Mark for Rug; lidt senere steg det med en halv Mark og i Efteraaret skal være opnaaet 5½ Mark for Rug.

Kolberg viste sig stadig som den ret store Eksportplads, og de fleste Skibe bestemte til denne Plads erholdt saa godt som altid Returlast. Fragterne har holdt sig det meste af Aaret i 5¼ Mark for Havre, 4 à 4½ Mark for Rug, undtagen i Juni, Juli, hvor der blev sluttet til 4 à 4¼ Mark for Havre. Aaret sluttede med 5¼ à 5½ Mark for Rug.

Stettin begyndte Foraaret godt, Sommeren blev derimod meget daarlig, ligesom et forventet godt Efteraar vel næsten til Dels ogsaa udeblev; Aarsagen hertil var Vandmanglen i de tyske Floder, Lægterne fra det indre Tyskland kunde paa Grund af for lav Vandstand ikke komme ned til Stettin; Værerne maatte da ekspe-



deres pr. Jærnbane, som imidlertid ikke var i Stand til at besørge den saaledes opstaaede store Trafik saa hurtigt. Pr. første aabne Vande noteredes  $4\frac{1}{2}$  à 5 Mark pr. Ton Rug, Jærn etc.; i Sommerens Løb daledede det imidlertid til 3 à  $3\frac{1}{4}$  Mark, ja, Skibe sluttede endog Jærn til Kjøbenhavn til  $2\frac{3}{4}$  Mark; September viste sig atter lidt fastere, idet der noteredes  $3\frac{1}{2}$  à  $3\frac{3}{4}$  Mark. I Slutningen af November og Begyndelsen af December var det blevet endnu noget fastere, der blev i hvert Fald sluttet  $6\frac{1}{2}$  Mark pr. Ton Mel til danske Havne.

Stralsund, Greifswald og nærliggende Pladser begyndte godt om Foraaret, hvorimod Efteraaret blev meget slet. Pr. Marts sluttedes 4 à  $4\frac{1}{2}$  Mark for Rug,  $5\frac{1}{4}$  à  $5\frac{1}{2}$  Mark for Havre til Danmark, Sydsværrig; et Par enkelte Skibe opnaaede endog 6 Mark for Havre. I Juli, Avgust daledede det til 3 Mark, Rug, 4 Mark, Havre, for i September atter at stige til 4 Mark for Rug.

I Oktober, November var det saa godt som umuligt at opnaa et Tilbud, da alt det tyske Korn blev solgt til det indre af Tyskland, og ekspederedes der Lægtere til Stettin. I Begyndelsen af December blev det atter noget bedre, der blev sluttet  $4\frac{1}{2}$  Mark af Rug, 6 à  $6\frac{1}{2}$  Mark af Havre, men i Slutningen af Maaneden blev det atter omtrent helt stille.

Rostock, som vel nok er den største Korneksportplads i Nordtyskland, begyndte med 4 Mark til Sundhavn,  $4\frac{1}{2}$  Mark Danmark for Havre, gik i Marts op til  $3\frac{1}{2}$  Mark, Rug, for atter at dale c.  $\frac{1}{2}$  Mark i Juli. Ved det ny Kornes Fremkomst i September blev Trafiken atter meget livlig, der sluttedes saaledes  $3\frac{1}{2}$  Mark Sundhavn, 4 Mark Danmark for Rug, og der opnaaedes endog 5 Mark for Havre til Ystad; man havde ventet sig endnu højere Rater; men Forholdet blev ligesom i ovennævnte pommerske Havne, idet Kornet blev i Tyskland, og Eksporten omtrent stoppede op. Hen i November blev der atter gjort til  $3\frac{1}{2}$  Mark til Sundhavn for Rug; i December  $4\frac{1}{2}$  Mark Sundhavn, 5 Mark Danmark for Havre, og blev senere i December sluttet 4 Mark for Rug.

ab andre mecklenburgske og hollandske Havne er sluttet Foraar og Efteraar 4 Mark. Hvede til Danmark, om Sommeren har det ogsaa været stille fra disse Pladser; Wismar noterede saaledes kun 3 à  $3\frac{1}{4}$  Mark for Salt.

Kjøbenhavn har i det store og hele været daarlig; enkelte gode Perioder har ganske vist været til Stede; men de er kun faa og meget kortvarige. Der er saaledes i Sommerens Løb sluttet til Østnorge 4 Kr., til Stralsund, Greifswald  $2\frac{1}{2}$  à 3 Mark, til gode danske Havne 9, 10 à 12 Øre for Hvede, Majs etc. I Begyndelsen af Aaret og i Slutningen var Fragterne dog højere, saaledes til Fehmarn 25 à  $27\frac{1}{2}$  Pf., Bornholm 20 à 25 Øre, Lolland Falster 15 à 20 Øre for Kager og Korn.

ab danske Provinshavne har Trafiken ikke været saa lille, navnlig for Byg, som særlig er gaaet til Hamburg, Kiel, Haderslev, ogsaa til England, hvorimod saa godt som intet til Norge. Fragterne har ogsaa her været vidt forskellige; til Hamburg har de varieret mellem  $2\frac{3}{4}$  og  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mark, og samtidig med at der blev sluttet til Haderslev 13 Øre, blev der sluttet Masned-sund-Flensborg 14 Øre, ja endog Kallehave-Flensborg 16 Øre; til Kjøbenhavn 11 à 13 Øre.

## Smaaskibenes Vilkaar.

Vi har modtaget følgende:

De trykte Skemaer, der er blevet uddelt til alle os Skippere til Udfyldning for 1905 under Mulkt af fra 5

til 100 Kr., forekommer mig at være en ny Byrde for Smaaskipperne, idet der kun paa Skemaet skal anføres vore Indtægter for hver Rejse. For saa vidt Skemaet omfattede baade Indtægter og Udgifter, vilde dette dog kunne give et virkeligt Billede af Forholdene, hvad det nu ikke kan, fordi Indtægterne mange Gange ikke dækker Udgifterne.

At vi saaledes faar paalagt en ny Byrde, skyldes vistnok først og fremmest, at man i de Kredse, hvor saadanne Bestemmelser tages, ikke har noget Kendskab til Sømandsstandens Vilkaar — med de ny Skattelove hed det sig jo ogsaa, at de skulde betegne en Lettelæse for de mindre bemidlede, medens de i Virkeligheden blev det modsatte.

Jeg kom for mit Vedkommende til at svare en meget højere Bygningsskat end tidligere, og det forekommer mig derfor, at denne ny Ordning kun er Begyndelsen til endnu mere Beskatning, siden der slet ikke spørges om vore Udgifter. Tiderne er jo meget daarlige, hvad der maaske bedst kan ses deraf, at Svenskerne søger Samarbejde med os for at faa Fragterne sat op, og en af de væsentligste Grunde er, at Staten ødelægger os med alle sine Baner og Færger. Hvad vi før har haft at sejle med, tager nu disse, uden at der tages mindste Hensyn til, om Sømanden kan leve eller ikke. Vil vi tjene noget, da maa vi nu søge til vore Nabo-lande og konkurrere med dem, og naar vi saa kommer hjem med vort Skema udfyldt, saa kan Myndighederne vel se, hvad vi har tjent, men ingenlunde, hvad vi har maattet give ud.

Ogsaa en anden Ting faar megen Betydning, fordi det ikke længer kan lønne sig at sejle her i Danmark som før. Det er nødvendigt nu at bygge Fartøjerne større, 50—70 Tons eller derover, men Fartøjer af denne Størrelse optages ikke i de mindre Assuranceforeninger. Om ogsaa enkelte optages, saa er det kun til halv Værdi, og Resten maa da tegnes hos private Assurandører til meget høje Præmier.

Mon ikke Tiden skulde være kommen til at danne en gensidig Forening for saadanne danske Skibe? Naar vi blot selv vil, saa maa dette kunne lade sig gøre; det viser sig, at de mindre Foreninger kun har betalt fra  $1\frac{1}{2}$  til 3 Procent, medens man i Kjøbenhavn har betalt 6 Procent og mere. Netop nu, da Generalforsamlingerne staar for Døren, er det rette Tidspunkt til at faa denne Sag ordnet, enten saaledes som det her er foreslaaet eller ved Dannelsen af en Forening for de overskydende Beløb, som de mindre Foreninger ikke tegner Forsikring for, saa at vi ikke længer behøver at være henvist til at berige de private Assuranceforretninger.

For saa vidt andre skulde være tilbøjelige til at arbejde med paa denne Sag, vil det være mig en Glæde at modtage nærmere Underretning desangaaende.

Skipper R. C. Mortensen,  
Nørreby pr. Jullerup Station.

## Tysk Soretssag.

Ved Seeamt i Brake behandledes d. 7. ds. en Sag angaaende et Sammenstød mellem Bremer Dampere „Union“ og Bremer Fiskedampere „Breslau“.

I Følge den af „Breslaus“ Besætning afgivne Søforklaring passerede „Breslau“ d. 14. December i Fjor Weser Fyrskib for Indgaaende Kl.  $7\frac{3}{4}$  om Morgenen og dampede videre op ad Weseren indtil Selthörn, hvor den paa Grund af tæt Taage blev tvunget til at ankre. Kl.  $10\frac{3}{4}$  blev det atter saavidt klart, at Sejladsen kunde

fortsættes, om end kun med ringe Fart og under stadig Anvendelse af Loddet, og ved Spirtønde Z maatte Damperen atter ankre. Omtrent Kl. 12 $\frac{1}{2}$  klarede det igen lidt op; „Breslau“ lettede og gik videre, men da den godt en Time senere havde passeret Toldvagtsskibet, blev Taagen tættere, hvorfor Styrmanden sammen med to Mand af Besætningen blev sat til at holde Udkiq paa Bakken. Man holdt sig saa tæt som muligt ved Farvandetets højre Side, dels for at beholde Landkending og dels for at være i Overensstemmelse med Forskrifterne, og gik videre med langsom Fart og under stadig Benyttelse af Taagesignal. Under disse Forhold hørte man forude om Bagbord Taagesignal fra en modgaaende Damper, hvorfor der straks blev givet Bagbords Ror og samtidig en kort Tone med Dampfløjten. Efter omtrent fire Minutters Forløb gav den modgaaende Damper to Toner, som straks blev besvaret med en kort Tone. „Breslau“ var da saa nær ved Kysten, at ingen Damper kunde passere forbi paa Styrbords Side. Den modgaaende Damper gav endnu en Gang to Toner, der blev besvaret med en Tone. Da det ikke var muligt at vige yderligere til Side, og Kollisionen syntes at være uundgaaelig, blev „Breslaus“ Maskine stoppet, og der blev slaaet fuld Kraft Bak. Straks efter ramte „Union“ „Breslaus“ Bagbords Bov; Kollisionen var dog ikke af nogen større Voldsomhed, fordi „Breslau“ næsten laa stille i Vandet. Da der ikke var nogen Fare til Stede for „Unions“ Vedkommende, gik „Breslau“ ind i Fiskerihavnen, hvor Skaden, der iøvrigt kun var ringe, blev undersøgt.

Ved Søretskendelsen blev begge Skibe kendt skyldige i Sammenstødet, dels fordi de begge havde gjort Brud paa Søvejsreglernes Art. 16, for saa vidt som de ikke havde stoppet, da de hørte det gensidige Taagesignal, og endvidere fordi de begge, i Modstrid med Art. 28, havde givet Signaler for Kursændring, uden at de havde haft hinanden i Sigte.

## Fragtmarkedet.

De hjemgaaende Markeder er uden Undtagelse flovede af i den forløbne Uge, og vi befinder os igen i et rent Dødvande ligesom saa mange Gange tidligere i de sidste Aar. Det Tilløb til en Bedring, som for 10—14 Dage siden sporede i Fragterne fra Nordamerika, er ikke alene stanset, men Raterne viser desværre atter lidt Tilbagegang, og søger man Grunden dertil, saa er det den sædvanlige, nemlig alt for rigeligt Udbud af Tonnage. Den højeste Fragt, der i lange Tider er set fra Nordamerika, betaltes i forrige Uge for en ganske prompt, mindre Baad (2,300 Tons), der paa Netto Charter fra New Orleans opnaaede 13/6 én, 14/ to danske Havne. Det bedst opnaaelige nu for større Baade fra Golfen er 11/ U. K. eller Kontinentet, 12/ à 12/3 én, 12/6 à 12/9 to danske Havne, men Begæret er ikke stort. Ogsaa fra Sydamerika er Begæret svundet alvorligt ind, navnlig for Januar Tonnage, som næsten slet ikke er til at placere, hvorimod der pr. Februar/Marts fragtes trevint til omtrent 6 d. lavere Fragter end for en halv Snes Dage siden. Den store Strejke blandt de tyske Kulgrubearbejdere har fremkaldt en Del Efterspørgsel for Kul til Havne som Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen etc., hvortil Fragterne er stegne, og sandsynligvis vil denne livligere Efterspørgsel i Forbindelse med det indtraadte koldere Vejr bevirke nogen Opgang i Raterne til Østersøen, hvilket i høj Grad kan tiltrænges; thi de er nede paa et fuldstændig tabbringende Niveau. Støder der saa lange Rejser til, hvilket uhyre let kan ske paa denne stormfulde Aarstid (6—10 Dages Rejser i Ballast fra Danmark til Østkysten har været ret almindelige

under de sidste Storme), saa bliver Tabene meget vanskelige at oprette. Da ogsaa Østersømarkedet er mere end usselt, er det ret mærkværdigt, at saa forholdsvis faa danske Dampere er oplagte.

Det østlige Marked er flovere helt igennem. Rispladserne betaler nu kun 23/3 O. C. for større Baade pr. Februar/Marts, medens 23/9 antagelig nok kan betinges endnu for 4/5,000 Tons Baade. Calcutta er nærmest uforandret. Bombay og Kurrachee er stille paa Basis af henholdsvis 15/ og 16/ til udsøgt Havn. For Erts betaltes 18/3 Bombay/Manchester.

Sortehavet etc. har stadig overordentlig lidt at byde paa, hvoraf følger, at Fragterne holder sig uforandret lave. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raterne for større Baade ikke over 7/ til udsøgt Havn ved Anlægning. For „handy“ Tonna gehar Begæret været en Smule bedre: 7/6 à 7/10 $\frac{1}{2}$  betaltes fra Novorossisk eller Theodosia paa Charter, Januar Afskibning.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Raterne er gennemgaaende meget tarvelige. For Erts betaltes 6/10 $\frac{1}{2}$  à 7/ Huelva/Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque, 5/4 $\frac{1}{2}$  Porman/Middlesbro, 4/7 $\frac{1}{2}$  Almeria/Newport, 5/3 Glasgow, 6/3 Grækenland/Rotterdam, alt med „free despatch“. Aleksandria tager næsten ingen Tonnage. Fra Marmara Havet (3 Pladser) betaltes 8/3 Dødvægt til Antwerpen. For Fosfat noteres 7/6 Bona/Riga pr. Marts/April. Erts-fragterne fra Bilbao er tarvelige paa Basis af 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$  Cardiff eller Newport, 4/4 $\frac{1}{2}$  Rotterdam, 4/7 $\frac{1}{2}$  Glasgow.

Nordamerika er, efter at et forholdsvis pænt Antal Befragninger har været effektuerede, atter flovere. Enkelte Kornlaster sluttedes i Ugens Løb, og der betaltes fra atlantisk Havn 2/1 $\frac{1}{2}$  til udsøgt Havn, 2/4 $\frac{1}{2}$  à 2/6 Kjøbenhavn, fra Golfen 3/ à 3/1 $\frac{1}{2}$  én, 3/3 to danske Havne, Januar/Februar Lastning. Fra Golfen placeredes endvidere paa Netto Charter henimod en Snes Dampere til 11/ à 11/6 U. K. eller Kontinentet, sædvanligt Tillæg for én eller to danske Havne. For Bomuld og Fosfat sluttedes intet. Fra Cuba placeredes nogle Januar Dampere for Sukker til 8 $\frac{1}{2}$  Cents Filadelfia eller New York. For Petroleum betaltes 21 Cents Japan (én Havn) fra sidstnævnte Plads. Nogle Baade sluttedes i Maanedsfragt til omkring 4/ Dødvægt for Levering i U. S. Tilbagelevering i Evropa, eller for Fart paa Vestindien, kortere Perioder.

La Plata er svagere, og det ringe Begær, der for Tiden er, indskrænker sig til Februar/Marts Lastning. For denne Termin betales nu kun 17/9 à 18/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, hvilket er 3 à 4 $\frac{1}{2}$  d. lavere end forrige Uge. Bahia Blanca sluttede en 3,500 Tons Baad til 18/6 pr. 20. Januar/20. Februar. Fra Quebracho betaltes 21/6 O. C. pr. April/Maj.

Østersøen har næsten intet at byde paa, og for den Smule, der findes, er Raterne overordentlig usle. En Del af den Tonnage, der sejler paa Libau, har været saa heldig at erholde højere Fragter i Efteraaret for hele Vintersæsonen, Fragter, som, hvis Ekspeditionerne og Rejserne er nogenlunde hurtige, nok kan levne en lille Fortjeneste, hvorimod der kun er Tab ved nu at skulle slutte i det aabne Marked. Libau er meget flov paa Basis af kun 8 d. London eller Rotterdam, 8 $\frac{1}{4}$  à 9 Bremen eller Antwerpen. Fra Riga sluttes næsten intet, og holder Kulden sig, vil denne Plads antagelig lukke, i hvilket Tilfælde der saa vil blive mere Liv fra Windau, som indtil nu har været temmelig stille. En mindre Baad sluttedes til 9 d. Rotterdam, og for Hør noteres 17 Frcs. Dunkerque eller Ghent. Fra Reval kan faas  $\frac{1}{2}$  Frc. mere for Hør, Option 14/6 to østskotske Havne, endvidere 10 $\frac{1}{2}$  d. Hvedebasis London eller Rotterdam. Kønigsberg byder 1/1 $\frac{1}{2}$  Hvedebasis til London, prompt, og fra Memel eller Danzig er der kun Sleepers til 4/9 à 5/3 Englands Østkyst, 6/ Ardrossan, 7/6 Birkenhead. Fra Colberg og Stolpmünde kan placeres nogle Smaadampere til Rm. 4 $\frac{1}{2}$  à 5 $\frac{1}{2}$  pr. Ton Rug til dansk eller

sydsvensk Havn. Trælaster fra Botten for den kommende Sæson udbydes til Rater, der paa det nærmeste er som forrige Aars. I nogle Tilfælde kan der ikke betinges saa meget, særlig til England, i andre har der nærmest været betalt en Kende mere end i Fjor.

Kulfragterne er ikke undergaaet væsentlige Forandringer for de længere Farters Vedkommende, hvorimod Strejken blandt de tyske Grubearbejdere har fremkaldt et livligt Begær efter prompte Baade til tyske, hollandske og belgiske Havne, hvortil der, medens dette skrives, antagelig kan betinges 5/ fra Englands Østkyst, og det lader til, at denne Fasthed ogsaa vil forplante sig til Østersøfragterne. Sidst betalte Rater fra Østkysten er 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/6 god Provinshavn, 4/3 à 4/6 Kiel, 4/ Libau, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 4/ à 4/6 Rotterdam, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/9 Genua, 6/ Barcelona, 5/6 Konstantinopel. Fra Cardiff sluttedes til 5/6 Libau, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 Lissabon, Frs. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 5/9 à 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Genua, 5/6 à 5/9 Port Said, 17/ à 17/6 Japan, 5/3 à 5/6 Las Palmas eller Tenerifa, 5/6 Madeira, 5/9 Dakar, 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere viser ingen særlige Forandringer siden sidste Uge. Rostock noterer dog nu Hvede Sundhavn 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Danmark, nordligst Aarhus 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark. Som antydtes i den forrige Beretning kan der ogsaa i Aar ventes en ret betydelig Eksport fra denne Plads.

ab Kjøbenhavn staar alt, Fragtmarkedet vedrørende, helt stille med den nu herskende Kulde; der skal i forrige Uge være sluttet til Stege 15 Øre Majs, til Præstø 15 Øre Byg og Oljekager.

## Generalforsamlinger.

### Kolding gensidige Søforsikringselskab

afholdt den 3. Januar sin aarlige Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Kolding. Selskabet omfatter 38 Fartøjer og den samlede Assurancesum er 1/4 Mill. Kr. I Erstatning er i 1904 udbetalt 6,500 Kr. for fem Fartøjer, af hvilke det ene torliste totalt.

### Thurs Sømandsforening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Kassereren, Hr. J. Ph. Jørgensen, aflagde Beretning og oplæste Regnskabet. Foreningens Indtægter i det forløbne Aar har udgjort ialt 2,432,40 Kr., hvoraf 800 Kr. udgør det egentlige Medlemskontingent, medens Resten er indkommet som Gaver, Rente af Kapital samt Saldo. Aarets Udgifter beløb sig til 1,260,16 Kr., hvoraf 1,236 Kr. til Understøttelser til Enker. Aarsregnskabet viser saaledes et Overskud af 1,172,30 Kr., og Foreningen ejede ved Udgangen af 1904 17,020,30 Kr., der indestaar dels i Prioritetsobligationer og dels i Svendborg Bank.

Regnskabet godkendtes, hvorefter Formanden, Hr. P. Bom, med nogle Ord mindedes de afdøde Medlemmer, Sejlmager Torp og Skibsreder Wilhelm Kaas.

Det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Hr. P. Bom, samt Revisorerne, Sejlmager J. L. Jørgensen og fhv. Skibsfører H. P. Lylloff, genvalgte enstemmigt.

### Thurs Forsikringsforening for Søfolk

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 10. Januar d. A. Der er i sidste Aar tegnet Forsikring af Søfolks Ejendele for 889 Kr. paa 174 Policer.

Foreningen har nu bestaaet i 24 Aar og har i den Tid udbetalt i Erstatning for Tab af Tøj, Kort og Effekter ialt 25,786 Kr. 73 Øre; i sidste Aar er intet udbetalt.

Den ejer et Reservefond indsat i Svendborg Bank og Sparekasse af ialt 12,149 Kr. 18 Øre [inkl. Overskudet — 1,663 Kr. 20 Øre — fra sidste Aar.

I Anledning af Foreningens gode Status vedtoges det at nedsætte den aarlige Præmie, der hidtil har været 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%, til 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%, naar Kassebeholdningen ved Generalforsamlingen er over 12,000 Kr., til 1%, naar den er mellem 11 og 12 Tusinde, til 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% mellem 10 og 11 Tusinde, til 2% mellem 8 og 10 Tusinde, og til 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>%, hvis Fondet eventuelt skulde gaa ned under 8,000 Kr.

I Anledning af Foreningens 25 Aars Jubilæum til næste Aars 10. Januar vedtoges det at afholde en større Festlighed, som det overlodes Foreningens Bestyrelse og Forretningsfører at arrangere paa denne Dag.

M.

### Tøjassurance-Foreningen Neptun

i Marstal afholdt den 14. Januar Generalforsamling. Kassereren, Købmand Anders Rasmussen, oplæste Regnskabet. Interessenternes Antal var ialt 488, idet der er afregnet 24 og tilkommet 25 ny. Regnskabet balancerer med 8,195,41 Kr. Der er i 1904 udbetalt i Erstatninger 1,717 Kr., i Dividende 3,332 Kr. Til Reservefondet er henlagt 990,08 Kr. Den 31. Decbr. var Aktieretfondet 7,843,82 Kr. og Kapitalfond i Sparekassen 13,449,32 Kr., hvorved Dividenden bliver 3% i 1905.

### Den ny Sømandskasse i Marstal

afholdt Generalforsamling den 13. Januar. Kassereren, Skibsreder H. P. Kromann, fremlagde og oplæste det reviderede Regnskab. Foreningen har i det forløbne Aar haft en Indtægt af 2,969,97 Kr., hvoraf Kontingentet andrager 1,158 Kr. og Renter af Kapital 1,158,77 Kr. Udgifterne beløber sig til 4,432,40 Kr., hvoraf Præmier 4,135 Kr. Der er saaledes et Underskud paa 1,462,43 Kr. paa Aarets Regnskab.

Den 31. December 1904 ejede Kassen 32 Obligationer paa tilsammen 26,096 Kr., i Marstal Sparekasse inde stod samtidig 13,291,62 Kr., Kassebeholdning 111,56 Kr.; ialt 39,499,18 Kr.

Regnskabet godkendtes. Bestyrelsen fremsatte Forslag om, som Følge af Foreningens og hele Kassenes Stilling, at stoppe al Tilgang af ny Medlemmer. Da man i Øjeblikket ikke var helt klar over, hvem der er stemmeberettiget eller ikke, vedtoges det paa Forslag af Skibsreder J. C. Carlsen at udsætte Sagens Behandling til en ekstraordinær Generalforsamling. Medlemmerne tiltraadte Forslaget, og det vedtoges at afholde en ekstraordinær Generalforsamling Torsdag den 19. Januar.

Pensionen sættes i Lighed med forrige Aar til 20 Kr.

## Ugens Havarier.

Olna, Dpsk. af Leith, er, paa Rejsen fra Methil til Sønderborg med en Ladning Kul, stødt ved Halskov Rev og er sunket ved Nygrund. Besætningen reddede sig i Baadene.

Craigellachie, Dpsk. af Leith, kom den 11. ds., paa Rejsen fra Sortehavet til Aarhus med Korn, paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Flot med Assistance af Svitizers og efter Dykkerundersøgelse fortsat Rejsen. Bjærgelønnen afgøres ved Voldgift.

\* Beacon Light, Dpsk. af Liverpool, er drevet i Land Sydvest for Hirtshals Fyr paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Shields. Skibet havde faaet en Læk i Maskinrummet, saa Fyrene slukkedes, og et Forsøg paa at ankre ud for Rubjerg mislykkedes i den høje Sø. Mandskabet reddet.

Frederik og Ane, Skonnert af Marstal, har paa Cuxhaven Red været i Kollision med Slæbedampøren Krautsand og fik Klyverbommen knækket. Skaden repareres i Cuxhaven.

Pregel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft haardt Vejr paa Rejsen over Nordøen og faaet en Del oven Bords Skade, som repareres hos Burmeister & Wain.

Georg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft haardt Vejr paa Rejsen fra Newcastle og blev ramt af en Braadsø, der bortskyllede 2 Baade og knuste en Del af Lønningen. Reparerer her.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Baltimore haat haardt Vejr, og en Del Vand var trængt ned i Rum Nr. 5 og havde beskadiget c. 50 Kister Kød og 24 Sække Oljekager.

Cecilie, 3-m. Skonnert af Rudkjøbing, har paa Rejsen fra Norge til Skotland maattet returnere og har søgt Arendal som Nødhavn. Skibet blev under Skotlands Kyst ramt af en Styrtesø, der knuste Kompasset og anrettede megen oven Bords Skade.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Libau til Leith maattet søge ind til Frederikshavn paa Grund af Kulmangel.

Rosenborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i haardt Vejr i Nordsoen faaet en Jolle knust.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Slup-Galease „Gudmund“ af Rønne er solgt til Hr. M. A. Kristensen, Fører af Skonnert „Hroar“ af Svaneke, og Hr. J. Pedersen for en Købesum af 6,000 Kr. Hr. M. A. Kristensen bliver korresponderende Reder, og Skibets Hjemsted bliver Rønne.

## 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.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Antwerpen 14. Jan. hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 16. Januar til Boston via Christiania. — Algarve, Borries, afgik fra Malaga 16. Januar til Gibraltar. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 15. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 16. Jan. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 14. Januar. — Arkansas, Petersen, afgik fra Baltimore 7. Januar hertil via Christiania. — Arno, Strubberg, ankom hertil 15. Januar. — Axelhus, Skow, ankom hertil 16. Januar. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom hertil 15. Januar. — Beira, Lunge, afgik herfra 15. Jan. til Swansea. — Ceres, da Cunha, ankom til Bergen 16. Januar. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Neapel 16. Januar til Catania. — Dagmar, Larsen, ankom til Gøteborg 15. Januar. — Douro, Mortensen, ankom hertil 12. Januar. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 15. Januar. — Florida, Ørum, afgik herfra 15. Januar til Baltimore. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 15. Jan. til Stockholm. — Garonne, Kromann, ankom hertil 1. Januar. — Georgios I., Sørensen, ankom til Rotterdam 13. Jan. — Hekla, Egense, afg. fra Christianssand 14. Jan. til New York. — Hengest, Harder, afg. fra Libau 15. Januar til London, pass. Holtenau 17. Januar. — Holar, Ørsted, ank. til Gøteborg 17. Januar. — Island, Holm, ank. til New York 13. Januar. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Swansea 12. Jan. til Genua. — Jolantha, Kann, afgik herfra 16. Januar til Reval. — Kasan, Hansen, ankom til London 14. Januar. — Kentucky, Staal, afgik herfra 30. December til New York. — Kiew, Christiansen, ankom til Libau 15. Januar. — Kursk, Gommesen, afgik herfra 16. Januar til Libau. — Louise, Kruse, ank. til Hull 16. Januar. — Louisiana, Andresen, ankom til Baltimore 13. Januar. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Kristiana 6. Januar til Boston. — Morse, Sørensen, ank. til Danzig 16. Januar. — Moskø, Meldahl, afgik fra London 16. Januar hertil. — Nicola, Lissner, pass. Cape Race 1. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 16. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik herfra 14. Januar til Reval. — Omsk, Jonsen, afgik fra Cardiff 11. Januar til Libau. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 15. Januar. — Perm, Christensen, ank. til London 15. Januar. — Pregel, Olsen, afg. herfra 16. Januar til Libau. — Riberhus, Larsen, afg. fra Aalesund 14. Januar hertil. — Rita, Schibbye, ankom hertil 13. Januar. — Seine, Craignou, pass. Holtenau 14. Januar for Rouen. — Skalholt, Larsen, ankom til Bergen 16. Januar. — Texas, Andersen, ankom hertil 10. Januar.

— Thyra, Fischer, afgik fra Hull 14. Januar hertil. — Tiber, Bech, ankom til Methil 14. Januar. — Valdemar, Johnsen, pass. Holtenau 17. Jan. for Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 14. Januar for Libau. — Fix afg. herfra 13. Januar til Stettin. — Marie afgik fra Stettin 12. Januar til Manchester. — Vadsø ankom hertil 14. Januar. — Vesta ankom hertil 17. Januar.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til Blyth 13. Januar. — Frode, Meyer, ankom til Libau 8. Januar. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Windau 17. Januar. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afgik fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahncke, afgik fra London 14. Jan. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Januar. — Danmark, Kraemer, ank. til Lübeck 11. Januar. — Skjold, Rise, ank. til Dunkerque 16. Januar. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Burntisland 12. Jan. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Libau 15. Januar. — Svend II, Riber, ankom til Gulpport 12. Jan. — Harald, Hveysel, ankom til Buenos Ayres 15. Januar.

Viking. Bjørn, Huus, ankom til Windau 15. Januar. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Libau 15. Januar.

Danmark. Ansgar, Predbjørn, ankom til Methil 14. Januar. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Helsingør 14. Januar, bestemt til Windau. — Helge, Poulsen, ankom til Libau 13. Januar. — Rolf, Olsen, afgik fra Libau 11. Jan., best. til Antwerpen. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Libau 9. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Reval 4. Januar, bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Reval 11. Jan., best. til London. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Hull 12. Januar, best. til Reval. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Korsør 15. Januar, bestemt til Newcastle. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 7. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 11. Januar, bestemt til Buenos Ayres. — Russ, Rasmussen, afgik fra Alger 5. Januar, best. til Pensacola. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Kiel 3. December.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Carthagena 16. Jan. — Kamma, Løfer, afg. fra Newcastle 12. Jan. — Martha, Christensen, afgik fra Sunderland 13. Jan. — Elna, Rathje, ankom til Cardiff 13. Jan. — Therese, Pedersen, ank. til Aguilas 17. Januar. — Simone, Jørgensen, ank. til Glasgow 11. Januar. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Swansea 17. Jan.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ankom til Nizza 12. Jan. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Novorossisk 15. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Methil 15. Jan., best. til Riga. — Niobe, Mathiesen, afgik fra Bremerhaven 14. Januar, best. til Reval. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Cardiff 14. Jan., best. til Libau. — Nordsoen, Gram, afg. fra Reval 15. Jan., best. til Dunkerque. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 15. Januar, bestemt til Riga. — Nora, Jørgensen, afgik fra Rouen 11. Januar, ankom til Grangemouth 14. Jan. — Napoli, Christensen, afgik fra Abo 13. Januar, ank. til Reval 15. Januar. — Neptun, Knudsen, ankom til Ghent 16. Januar. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Newport Mon 12. Jan. — Alfa, Iversen, afgik fra Blyth 11. Jan., ankom til Esbjerg 13. Januar. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Rouen 11. Januar, bestemt til Limhamn. — Cito, P. Nielsen, afgik fra West Hurtlepool 12. Januar, ank. til Esbjerg 14. Januar. — Dagmar, Hansen, afg. fra Riga 11. Jan., best. til Dunkerque.

Jylland. Karen, Winther, afgik fra Cardiff 13. Januar, best. til Nizza. — Ingrid, Meinertz, ankom til Dunkerque 14. Jan. — Ester, Sørensen, ankom til Swansea 13. Januar.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. fra Libau 12. Januar, best. til Glasgow. — Dagny, Fischer, afgik fra Neufahrwasser 15. Januar, bestemt til Riga. — Mary, Larsen, ankom til Faro (Portugal) 15. Januar.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Libau 10. Januar. — Nordland, Petersen, ankom til St. Thomas 12. Januar. — Holland, Lund, ankom til Windau 16. Januar. — England, Andresen, ankom til Libau 16. Januar.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Hamburg 24. Decbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Malmø 4. Januar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Libau 10. Januar.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ankom til Libau 9. Jan. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aalborg 10. Januar, bestemt til Dartmouth.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Blyth 14. Januar, best. til Svendborg.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. til Burntisland 14. Jan.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 13. Januar. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo

30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Libau 13. Jan., best. til London. — Fredensborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 15. Jan., best. til Riga. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Kbhvn. 16. Januar. — Jomsborg, Hansen, ank. til Sevilla 10. Januar. — Kronborg, Hveissel, ankom til Königsberg 13. Januar. — Rosenborg, Matzen, afg. fra Kbhvn. 18. Januar, best. til Burntisland. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Cardiff 14. Jan., best. til Kjøbenhavn. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 23. December, best. til Bermuda. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 7. Januar, best. til Livorno. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Riga 14. Januar, best. til Newcastle.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Riga 14. Jan., best. til Ghent. — Klampenborg, Jensen, ankom til Fredericia 12. Januar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Newport 14. Januar. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Riga 11. Januar, bestemt til Ghent. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 14. Jan., bestemt til Ardrossan. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Cardiff 7. Januar, bestemt til Savona. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til West Hartlepool 15. Jan. — Vordingborg, Petersen, ankom til Leith 16. Januar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Pensacola 3. Jan. — Jægersborg, Larsen, ankom til Riga 11. Januar. — Kallundborg, Lund, afgik fra Newcastle 11. Januar, best. til Savona.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Kjøbenhavn 17. Januar, bestemt til Methil.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Jensen, ankom til Kbhvn. 12. Januar. — Agnete, Sørensen, afgik fra Dünkirk 14. Januar, best. til Aberdeen. — Hermia, Petersen, afgik fra Fredericia 11. Januar, ank. til Methil 16. Jan. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 17. Januar. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Burntisland 11. Januar, ankom til Kiel 14. Januar. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 12. Januar, best. til Newcastle.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Guadeloupe 10. Januar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Kbhvn. 17. Jan. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Habana 13. Januar. — Progreso, Harboe-Jensen, afgik fra Antwerpen 15. Decbr. — Nordland, Pedersen, ankom til St. Thomas 11. Januar. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Aalborg 9. Januar.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom 10. Jan. til Flensborg. — Enigheden, Svane, ankom 16. Januar til Methil Red.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Cardiff 15. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Rufisque 16. Jan. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Grangemouth 17. Januar, best. til Kbhvn. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Neufahrwasser 8. Jan., best. til Windau. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Rufisque 17. Jan. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Rotterdam 16. Jan. — H. C. Andersen, Albertsen, afgik fra Kbhvn. 18. Jan., best. til Grangemouth. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Boness 13. Januar. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Cardiff 14. Januar, best. til Madeira. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Rotterdam 14. Jan. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Cardiff 14. Januar, bestemt til Las Palmas. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Cardiff 17. Januar, bestemt til Madeira.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 9. Januar. — London, Krogh, ankom til Kbhvn. 9. Jan. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Boness 16. Januar. — Bryssel, Tholander, ank. til Liverpool 17. Jan.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Barry 7. Januar, bestemt til La Plata. — Wien, Brink, afgik fra Kbhvn. 14. Januar, best. til Blyth.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Reval 15. Januar. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Libau 17. Jan., bestemt til London. — Erik, Steen, ankom til Burntisland 17. Jan. — Axel, Damm, afg. fra Libau 10. Jan., best. til Plymouth. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Palma 16. Januar, best. til Valencia. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Libau 9. Jan., best. til Gloucester. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Tripolis 6. Januar.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 16. Januar fra Kolberg.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther afg. fra Rufisque 12. Januar, ankom til Dakar 13. Jan. — Katholm, Arnesen, afgik fra Cardiff 12. Januar, ankom til Rochefort 16. Januar.

### Sejlskibe.

**Fanø. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, pass. Tariffa, 19. Decbr. paa Rejse til Rio Janeiro. — Martha, Brinch, ankom 7. Januar til Arula fra Barbados.

**Svendborg.** Helge, Carlsen, ankom til Kristiania 9. Jan. — Vega, Madsen, ank. til Dundee 9. Jan. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Rio Grande 9. Jan. — Doris, Købke, ankom til London 10. Jan. — Standard, Rasmussen, ank. til Fowey 11. Jan. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 11. Januar. — Aktiv, Mouritzen, ank. til Nakskov 12. Jan. — Ane, Jørgensen, ankom til Danzig 12. Jan. — Heimdahl, Rasmussen, ankom til Aarhus 14. Januar. — Kruse, Larsen, ankom til Grangemouth 16. Januar.

**Ærs.** Kronen, Hermansen, ank. 9. Jan. til Flensborg. — Johanne, Stegmann, ankom 10. Jan. til Travemünde. — Hermod, Dreimann, ankom 11. Jan. til Kbhvn. — Thekla, Fabricius, ankom 11. Januar til Frederikshavn. — Norma, Albertsen, ankom 11. Jan. til Mazagan. — Rise, Bager, ank. 8. Jan. til Rio Grande. — Bonavista, Christensen, ankom 12. Jan. til Malaga. — Anne, Schmidt, ankom 13. Januar til Warnemünde. — Hosanna, Philipsen, ankom 12. Januar til Bridgeness. — Forældres Minde, Christensen, ankom 14. Jan. til Kjørteminde. — Erik Kirstine, Albertsen, ankom 12. Jan. til Frihavnen. — Ydun, Christensen, ank. 15. Jan. til Kjøbenhavn. — Ellen, Lauritzen, ankom 16. Januar til Boness. — Vera, Hansen, ankom til Greenock Red 13. Jan. — Phønix, Rasmussen, ank. 16. Jan. til Boness. — Ansgar, Jørgensen, ankom 16. Januar til Gibraltar.

## Efterretninger for Søfarende.

Langden 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. Thyborøn-Kanal.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 11 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 9 Fod.

**Kattegat. Endelave.** Naar Postskibet ventes, brænder paa Yderenden af Havnens V.-Mole en grøn Lanterne, 55° 45', N. Br. 10° 16' Ø. Lgd., og c. 2 Kbl. V. for Endelave Kirke to røde, faste Ledefyr, der staar c. 240 Alen N. t. V. 1/2 V. og S. t. Ø. 1/2 Ø. for hinanden. Flammens Højde: 50 og 23 Fod. De lyser fra V. gennem N. til ØNØ. Hvide Fyrbaaker. Brændetid: 1ste September—31ste Marts. Bagfyret 55° 45', N. Br. 10° 16' Ø. Lgd.

**Store-Bælt. Korsør. Nygrund.** Den engelske Dampet "Olna" er sunken paa Nygrund. Broen er over Vandet. Et Mærkeskib for Vrag, der viser de reglementerede Signaler, er udlagt tæt NV. for Vraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Ronneby—Karlshamn. Steklö.** I Foraaret 1905 udsættes en Stage S. for Farvandet ved Steklö. 56° 8' 32" N. Br. 17° 8' 50" Ø. Lgd.

**Karlskrona.** I Foraaret 1905 inddrages Stagen med Kryds ved Engelska Grundet. 50° 9' 52" N. Br. 15° 36' 5" Ø. Lgd.

**Gotland. Burgsvik.** I Foraaret 1905 udlægges i Burgsvik Hamn en rød Tønde paa 57° 2' 24" N. Br. 18° 15' 44" Ø. Lgd. og en rød Stage med Kost udsættes paa 57° 2' 21" N. Br. 18° 15' 45" Ø. Lgd.

**Stora Karlsö.** Fra 1ste Marts 1905 gives Taagesignalet ved Stora Karlsö Fyr med et Taagehorn, der drives med Maskinkraft. Det giver hver 1 Minut Tre-Stød, hvert af 6 Sekunders Varighed.

**Gotland Ø.-Kyst. Anesbådan.** I Foraaret 1905 faar Vageren ved Anesbådan 2 Balloner i Stedet for een. 57° 29' 30" N. Br. 18° 53' 30" Ø. Lgd.

**Kalmarsund.** I Kalmarsund er alle Sømærker udtagen Lystønden ved Skansgrundet ombyttet med Vintersømærker. **Gefle. Engesbergsviken.** I Foraaret 1905 afmærkes Løbet til Ankerpladsen i Engesbergsviken saaledes: Ved den Ø.-ligste Grunds V.-Side tæt uden for Vigen en rød Stage med en nedadvendt Kost. 60° 43' 30" N. Br. 17° 17' 30" Ø. Lgd. Ved den V.-ligste Grunds NØ.-Side tæt uden for Vigen en sort og hvid Stage. 60° 43' 33" N. Br. 17° 17' 22" Ø. Lgd. Ved Landgrunden paa Vigens V.-Side en sort og hvid Stage. 60° 43' 40" N. Br. 17° 17' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved den Ø.-ligste Grunds Ø.-Side flyttes til Grundens S.-Side. 60° 43' 30" N. Br. 17° 17' 40" Ø. Lgd.

**Norrsundet.** I Foraaret 1905 flyttes Stagen Ø. for Björns Kummel c. 4 Kbl. NØ til Ø. hen til 60° 57' 28" N. Br. 17° 15' 40" Ø. Lgd.



**Axmar.** I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i det Ø-lige Løb til Axmar, S. om Kusö: Yttre Berghamsgrund Stage med Kryds ombyttes med en Stage. 61° 0' 50" N. Br. 17° 13' 39" Ø. Lgd. Inre Berghamsgrund Stage med Kryds ombyttes med en Stage. 61° 9' 50" N. Br. 17° 13' 15" Ø. Lgd.

**Stocka Hamn.** I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Indløbet til Stocka Hamn: En Stage med Kost udsættes paa 61° 53' 33" N. Br. 17° 27' 33" Ø. Lgd. og en Stage med Kryds paa 61° 53' 31" N. Br. 17° 23' 7" Ø. Lgd. Følgende Prikker flyttes: Inneråsen Stage med Kost til 61° 53' 53" N. Br. 17° 23' 57" Ø. Lgd. Ingaskärs Södra Stenref Stage med Kost c. 120 Alen Ø. hen til 61° 53' 33" N. Br. 17° 22' 57" Ø. Lgd. Ingaskärsgrunden Stage med Kost Nr. 1 c. 80 Alen S. hen til 61° 53' 36" N. Br. 17° 23' 33" Ø. Lgd. Gråhällsgrund Stage c. 160 Alen Ø. hen til 61° 53' 30" N. Br. 17° 23' 54" Ø. Lgd. Hellström Stage c. 100 Alen N. hen til 61° 53' 29" N. Br. 17° 24' 13" Ø. Lgd. Ingaskärsgrund Stage Nr. 2 c. 125 Alen Ø. hen til 61° 53' 48" N. Br. 17° 23' 45" Ø. Lgd. Stenkullen Stage med Kryds c. 80 Alen V. hen til 61° 53' 44" N. Br. 17° 22' 23" Ø. Lgd.

**Tyskland. Stettiner Haff. Fresendorfer Haken.** Fresendorfer Haken Fyr er midlertidig slukket paa Grund af Is.

En Damper er sunken c. 4 Kml. S. 38° V. fra Fyrskibet „Adler-Grund.“ To Master er 30 à 40 Fod over Vandet.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohuslän. Kalmargrundet.** I Foraaret 1905 forandres Topbetegnelsen paa Prikken SV. for Kalmargrundet til 1 Kost, hvorunder 1 Ballon. 58° 30' 48" N. Br. 11° 15' 9" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Brunsbüttel.** Lystønderne paa Brunsbüttel Red er midlertidig inddraget for Is og Fyrene for Redens Grænser tændt.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Aussenjade“ og „Borkumriff“ atter udlagt paa Station.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie- eller Monnikensloot. Vlie- eller Monnikensloot** er tilsandet.

**Terschelling.** Skærmen paa Yderdynen paa NV.-Kant af Terschelling, c. 2 Kml. N. 15° Ø. fra Brandaris Fyr, er omblæst og opføres foreløbig ikke igen. 53° 23' 35" N. Br. 5° 13' 42" Ø. Lgd.

**Ilmuiden.** Betonblokkene i Bølgebryderen Noorderhoofd Hoved har forskudt sig, saa at der 50 Alen SØ. for Hovedet kun er 9 Fod Vand. 52° 28' 1" N. Br. 4° 33' 19" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Nauw van Bat.** I Nauw van Bat er en Vager med sort Flag Nr. 42 a midlertidig udlagt i 19 Fod Vand, 1/2 Kbl. SV. for Stump tønd Nr. 43. 51° 23' 20" N. Br. 4° 10' 16" Ø. Lgd.

**England. Themsen. Galloper og Oatze.** Da Grunden har forandret sig, er North Galloper Tønde flyttet 1 Kml. S. 28° V. hen i 7 1/2 Fv. Vand, paa N.-Kant af Grunden. 51° 48' 10" N. Br. 1° 58' 15" Ø. Lgd.

North Oaze Tønde er flyttet 9 Kbl. V. hen i 5 1/2 Fv. Vand, 3 1/2 Kml. S. 72° Ø. fra den SØ-lige Baake for den maalte Mil, og i N. 9° V. fra Middle Ground Baake.

East Oaze Tønde er flyttet 1 1/2 Kbl. V. hen i 5 1/2 Fv. Vand, 5 Kml. S. 85° Ø. fra den SØ-lige Baake for den maalte Mil, og i N. 20° Ø. fra Middle Ground Baake; denne staar paa 51° 31' N. Br. 0° 54' Ø. Lgd.

Ballonen paa Fyrskibet „Tongue“ er borttaget. Naar Skibet ikke er paa Station, vises to sorte Balloner fra hver Ende af Skibet. 51° 30' N. Br. 1° 23' Ø. Lgd.

**Skotland Ø.-Kyst. Firth of Moray. Spey Bay.** Vraget af Damperen „Nar“ ligger sunket i Spey Bay 1 Kml. NNV. for Kingston, nær ved Garmouth. 57° 41' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

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

**England. Dover.** Det hvide, faste Fyr med Blus hver 7 1/2 S. paa Admiralty Pier ved Dover er flyttet til det ny Fyrtaarn, som er opført paa Pierens Yderende. Taageklokken er flyttet til det ny Fyrtaarn og giver Et-Slag hver 7 1/2 S. og Knald-Signalet, Et-Knald hver 2 Minutter. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

To røde, faste Fyr lodret for hinanden i 6 Fods Afstand er tændt midt paa Yderenden af Admiralty Piers Forlængelses Stenhoved, Stilladset er borttaget, og de to røde, faste Fyr, som vises fra dets Yderende, borttaget.

Et hvidt Fyr med Formærkelser er tændt paa Hjørnet af Stilladset paa den Ø-lige Bølgebryder.

**Bristol Channel. Barry Docks.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa Hovedet af den V-lige Bølgebryder ved Barry Docks er midlertidig ombyttet med tre røde Fyr, anbragt i Hjørnerne af en ligesidet Trekant med Spidsen opad og i

6 Fods indbyrdes Afstand. Flammens Højde: 20 Fod. 51° 23' N. Br. 3° 15' V. Lgd.

**Skotland. Island of Islay.** Fyrskibet „Otter Rock“ er atter udlagt paa Station og den midlertidige Kugletønde inddragen. 55° 34' N. Br. 6° 7' V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. River Shannon. Braemar Point.** Braemar Point røde, faste, forreste Ledefyr er flyttet c. 90 Alen N. 73° V. hen og det bageste Ledefyr c. 45 Alen S. 58° V. hen. Fyrene overet i S. 34° Ø. og N. 34° V. leder gennem Løbet, der nu er 120 Alen bredt med 4 Fod Vand, Springtid-Lavvande. 52° 39' N. Br. 8° 41' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Garonne. Macau.** Det hvide, faste Fyr paa Macau Dæmning er flyttet til dens Yderende. 45° 0' 23" N. Br. 0° 35' 3" V. Lgd.

**Madeira. Øen Fora. San Lourenco.** I Følge Telegram fra Marineministeriets hydrografiske Afdeling i Lissabon maa man ikke stole paa, at det hvide, faste Fyr med Blus San Lourenco paa Øen Fora lyser regelmæssigt.

**New Brunswick. Bay of Fundy. Gannet Rock.** Gannet Rock hvide, faste Fyr med Blus er atter i Orden og viser fast Lys 30 S., Mørke 3 1/4 S., Blus 3 S., Mørke 3 1/2 S.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Ipswich Bay. Castle Neck. Ipswich.** Ipswich forreste Ledefyr er flyttet c. 30 Alen SØ. hen og staar nu 350 Alen N. 67° Ø. fra Bagfyret. Fyrene overet angiver det dybeste Vand, men man bør ikke staa ind uden at være lokalt kendt.

**New York.** Forsaavidt Is ikke forhindrer det, vil Sommerafmærkningen i New York Bay og Harbor blive holdt ude i Vinter; i Long Island Sound og Omegn er Tønderne ombyttet med Spirtønder med samme Farve og Nummer.

**Delaware Bay. Harbor of Refuge.** Fartøjet „Santiago“ er sunken i Harbor of Refuge. Vraget er atmærket med en Klokketønde og en vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S.

**North Carolina.** Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 72 er permanent udlagt paa Stationen og Fyrskib Nr. 71 inddraget. Fyr og Taagesignal er fuldstændig uforandret.

**Florida. Cape Florida Shoal.** Cape Florida Shoal Baakefyr er atter tændt.

Cape Florida Shoal Baake er rød.

**Key West. Southeast Channel.** En lille 3 Fv. Palle ligger i 6 Fv. Vand midt i Southeast Channel omtrent midt i Løbet, mellem den røde og sorte Tønde ved 17 Fods Pullen og Turning Tønden midt i Løbet, 2 1/4 Kml. S. 21° V. fra det Ø-lige Martello Taarn.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay.** Fyret ved den nedre Bøjning af den gravede Rende i Mobile Bay slukkes den 1ste Februar 1905, og der tændes paa Fyrtaarnet et rødt, fast Fyr, og lodret derunder et andet rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 og 40 Fod.

**Britisk Honduras. Belize. Manati River.** Ved Indløbet til Manati River er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 5 Kml. 34 Fod høj Fyrpæl. 17° 13' 36" N. Br. 88° 18' 53" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I November 1904 kunde Skibe med et Dybgaende af 11, Fod i 16 Dage passere Barren ved Rio Grande do Sul.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien N.-Kyst. Porto Torres.** Vraget af Skibet „Emilia G.“ er sunket i Porto Torres Forhavn. Det er afmærket med en hvid Lanterne.

**Sicilien V.-Kst. Marsala.** Bølgebryderen, som udgaar fra V.-Molen i Marsala Havn, er c. 2 Kbl. lang, og der er Blokke under Vandet 25 Alen uden for dens Yderende. Molen skal forlænges c. 1 Kbl. mod S. og derfra c. 2 Kbl. mod SSØ., for at Havnen kan blive fuldstændig beskyttet mod Søen.

**Østerrig-Ungarn. Øen Torcola. Hafen Grande.** Paa Ø.-Pynten ved Indløbet til Hafen Grande er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det lyser fra N. 82° V. gennem N. og Ø. til S. 84° Ø. 43° 5' N. Br. 16° 42' Ø. Lgd.

**Kreta N.-Kyst. Mirabella Gulf. Port Nikolo.** Det faste Fyr paa Mikro Nisi Island viser rødt Lys fra S. 77° V. gennem V. og N. til N. 19° Ø., hvidt Lys fra N. 19° Ø. gennem Ø. til S. 39° Ø. Flammens Højde: 92 Fod. Synsviddens for det hvide Lys 13 Kml. Spejlaparat af 6te Orden.

Hvid. 26 Fod høj Fyrepæl ved et hvidt Beboelseshus med rødt Tag. 35° 12' N. Br. 25° 44' Ø. Lgd.

**Algier. Oran.** Det midlertidige, grønne, faste Fyr paa Tværmolen paa Oran Havns store Mole, er ombyttet med et permanent, grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Lysævnem: 3 Kml. Fyret er formørket mod N. og lyser kun S. for Linjen, Fyret overet med Fyret paa den store Mole.

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

**Røde Hav. Arabien. Jidda.** En 17 $\frac{1}{2}$  Fods Grund ligger paa Jidda indre Ankerplads. 12 $\frac{1}{4}$  Kbl. S. 85° V. fra den N.-lige Minaret og i N. 32° Ø. fra den N.-lige indre Port. 21° 29' N. Br. 39° 11' Ø. Lgd.

**Siam. Malacca. Goh Tapaunoi.** Fyret paa Goh Tapaunoi, Puket eller Tongka Harbour, er et hvidt Blinkfyrt, der hver 20 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 182 Fod. Synsvidden: 15 Kml. 7° 50' N. Br. 98° 25' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra NØ.-Kyst. Djamboe Ajer (Diamantpunt).** Vraget af et Fartøj ligger sunket, meget farligt for Skibsfarten, paa 5° 3' N. Br. 97° 44' Ø. Lgd. To Master er over Vandet.

**Sumatra V.-Kyst. Kroe V.** Den 15de November 1904. 5° 6' S. Br. 103° 28' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

### Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Alexandria er erklæret for pestfri.

### INDHOLD:

Kommandør P. F. Giødesen. — Kjøbenhavn, den 19. Januar 1905. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet for Sejlskibe. — Smaaskibenes Vilkaar. — Tysk Sørøtssag. — Fragtmarkedet. — 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. Petitolinie à 45<sup>mm</sup> Bredde 25 Øre  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
1, 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

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaartst“  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

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

## Skibe købes.

2 nyere Skibe, helst Skonnerter, c. 30 Reg.-Tons, maa kunne sejle uden Ballast. Tilbud, mrk.: 148, modtager Dansk Søfartstidendes Kontor.

## Skib til Salg.

En veludhalet Stenbaad med Beton-Flaader og alt Tilbehør er billig til Salg. Laster 44,000 Pd., dr. 8,02 Tons.

Henvendelse til

Gæstgiver S. Fast.

Skipperhuset, Havnegade, Aarhus.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**

specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**

er i Brug over hele Verden.

Enk.-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## 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.

Aktieselskab.

Fra d. 19.—25. Januar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, 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 **Kjertemlnde, 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 **Masned Sund, Kallehave og Stege** [Aalborg] 7 Aften.
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.
- Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.
- Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **London** [Nishnij Novgorod] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

- Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fægesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverode** [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, Hvalpeund, 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 **Hamburg** [Maja] Eftm.
- Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til **København** [Moskov].
- Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 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 [Ulvsund] 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 **Gøteborg** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [Nidaros] 12 Nat.

**Tirsdag.**

- Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 8 Form.
- 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** [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** [Axelhuus] 8 Morgen fra Larsens Plads.
- Til **New York** [Hellig Olav] Eftm. fra Frihavnen.
- Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
- Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.
- Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
Danmark.....		68	70
Norden.....	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68
Carl.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —80	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —80— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81
Skjold.....		58	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Højmdal.....		98	100
Østasiatiske.....	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Østersøen.....		38	90
Nordsøen.....		24	27
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		62	65
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kredit.....		85	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	144
Privatbank.....	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank.....		128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....		117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Burm. & Wain.....	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —98	98	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		90	92
Sukkerfabr.....	174 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	174 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	174 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —126	125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126

**Vekselkurser d. 18. Januar 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.75	—

**Notering paa Berlins Børs d. 17. Januar 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	89.40
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.75
5 % Mexikanske 1899.....	102.50
5 % Rumænske Stats.....	100.90
4 % — — 1880.....	91.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 23,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 22,000, „Foren. Dampsk.“ 80,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 8,000, „Østas. Komp.“ 214,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt 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 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25' Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5', à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b></p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskejler for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Lods i Sommeren</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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.
<b>Esbjerg.</b>	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 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 Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herved værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> 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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herved værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhale-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-derefter ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales ef-ter Skibets Dyb-gaaende, 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 Dis-tance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 85 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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 staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalsplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tende.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsevæker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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 fornaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Struer.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> 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 uforøden. Ingen fast Lods.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Læs. <b>Vand</b> haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalerbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris</b> for Tiden 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

I Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Cøpensure Telefon-Nr. 42

# THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,600 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.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

## Et godt Skib

som laster imellem 1300 og 1800 Centner ønskes til Købs. Offerte med Størrelse, Alder og Pris udbedes af

Skipper H. Ryhmann  
Augustenburg, Nord. Slesvig.

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.

## 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.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 28162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

### J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

### Billig til Salg.

Galeasen „Wilhelm“  
bygget 1888, c. 1000 Ctn. d. w.,  
20,80 Netto Reg-Tons. Fuldstændigt Inventar, komplet Indretning til Stenfiskeri.

H. Ohlsen,

Kiel, Gaarden, Augustenstrasse 5

## Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

## 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, 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.)



## 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.

## LANDMANDSBANKEN

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



# 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.

## Aalborg mek. Værksted

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

## De private Assurandører lim.

i København

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.

## 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“.

## Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

Norges ældste og mest udbredte Skibsfartsorgan,

udkommer hver Dag og koster

til Indlandet – Kr. 1,90 pr. Kv.

- Udlandet — - 3,75 - -

Alle Sjøfartsinteresserede der vil have et paalideligt og  
vel underrettet Skibsfartsorgan bør holde

**Norges Sjøfartstidende.**



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikant:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**Forlang altid**

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Januar 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juulsgade 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.



**KREFELDERS**  
**SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTÅL**  
FERD. & A. SCHMAHL · 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.



**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.

## 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.**

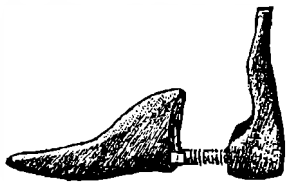
**3000 Arbejdere.**

**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.



Enhver bør anvende min amerikanske  
Støvleblok „**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 General Engineering Work.

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

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

## 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 Seassurance. Telefon Nr. 124.

## 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.



**Taylor's**

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „**Tynos**“.

Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

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 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

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**

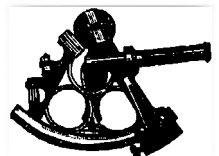
forhen Martin Niason

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.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

*Kjøbenhavn, d. 26. Januar 1905.*

Der er, som vi allerede i vort sidste Nummer meddelte, for Tiden Planer under Overvejelse med det Formaal for Øje at danne en Sammenslutning mellem alle Dampskibsredere, baade danske og fremmede, hvis Skibe gaar i Fragtfart paa Nord- og Østersøen, og Sagen er allerede i Øjeblikket i saa god en Gænge, som man paa nogen Maade kunde forlange paa nærværende Tidspunkt.

Maalet er selvsagt Fragtraterne; man vil søge at fastsætte Minimums-Rater, og naar Idéen allerede nu efter saa faa Dages Forløb har vundet en saa betydelig Tilslutning blandt Rederne, som Tilfældet er, saa maa Grunden hertil først og fremmest søges deri, at vistnok kun yderst faa Redere fra Nord- og Østersøfarten tør imødesee det kommende Aar med den fornødne Ro. Der kan da næppe heller være nogen Tvivl om, at et Aar endnu som de to foregaaende vilde sætte saadanne Spor i mange Rederivirksomheder, at det vilde falde vanskeligt atter at faa dem udslettet.

Den nu rejste Bevægelse er opstaaet næsten ved et Tilfælde. Et anset Dampskibsrederfirma i Newcastle henvendte sig til Rederiet C. K. Hansen her i Byen med Forespørgsel om nærmere Oplysninger vedrørende et Møde, der for nogen Tid siden blev afholdt i Limhamn af Skibsredere og Førere. Det paagældende Møde drejede sig imidlertid, hvad Newcastle-Firmaet ikke vidste, udelukkende om Sejlskibsforhold, men ved den fortsatte Korrespondance mellem de to Rederier opstod da Tanken om en Sammenslutning mellem de i Nord- og Østersøfarten interesserede Dampere, og det engelske Rederi paatog sig her beredvilligt det store Arbejde, som det nu med et i høj Grad tilfredsstillende Resultat har fuldført, nemlig at undersøge Stemningen for en saadan Sammenslutning blandt de engelske Redere. Ogsaa til Dampskibsrederierne i de øvrige i Nord- og Østersøfarten interesserede Lande er der rettet Henvendelser i samme Retning, og overalt har man fundet den forønskede Tilslutning — alene fra Norge er der, medens dette skrives, endnu ikke kommet nærmere Oplysninger om Planens Modtagelse, men det menes kun at være et rent Tidsspørgsmaal, naar saadanne indløber. For de danske Redere vil Sagen blive indbragt af Konsul Johan Hansen ved et Møde i Dampskibsrederiforeningen i Dag, og der er god Grund til at tro, at der ikke her vil opstaa nogen som helst Vanskelighed.

Det videre Forløb af Sagen vil da formentlig blive dette, at Dampskibsrederiforeningen tager Sagen i sin Haand og udsender Indbydelse til en international Konference her i Kjøbenhavn til Fastsættelse af Minimums-Rater for Trampfarten. Nogen Tid at give bort er der jo ikke — jo før man opnaar Enighed, desto bedre vil ogsaa Frugten af Arbejdet blive, og der vil derfor blive sat alt ind paa at faa afholdt Konferencen saa snart som muligt. Før Midten af næste Maaned lader det sig dog næppe gøre.

Vi staar her overfor et ganske nyt Fænomen indenfor vor Skibsfart, idet den i Fjor dannede internationale Sejlskibsrederiforening, der iøvrigt synes at have vundet en meget stor Tilslutning, praktisk talt aldeles ikke berørte danske Interesser, om end den paa flere Punkter ligner den Bevægelse, vi nu har for os. Det forekommer os, at der er Grund til at følge denne Sags Forløb

med mere end almindelig Interesse, dels paa Grund af den overordentlig store Rolle, som Fragtraterne i Nord- og Østersøfarten nu en Gang spiller for vor Dampskibsfart, og dels fordi der er visse Momenter, der, hvor skeptisk man end ellers kan være, dog i al Fald maa siges at pege henimod et gunstigt Resultat. Det er jo nu en Gang saa, at de engelske Redere stedse har været vanskelige at faa i Tale for andre Nationer; Englænderne har, støttende sig paa deres Førstilling, stedse ønsket at gaa deres egne Veje, men saa meget mere tør man dog vel ogsaa bygge paa engelsk Tilslutning, naar denne endelig en Gang viser sig. Lad ogsaa være, at det maaske udelukkende er den herskende Nødstilstand, der dikterer denne livlige Tilslutning — Sandsynligheden taler derfor —, men hvorfor overhovedet spørge om Aarsagen, naar blot Samarbejdet kommer i Stand, dette Samarbejde, der vil komme til at betyde saa meget mere, som det allerede nu vides, at den kommende Saison i hvert Fald maa bringe en meget betydelig Eksport af Trælast fra Østersøen med sig. En anden Side af Sagen, der forekommer os at have et vist Krav paa Interesse, er den, at man paa Forhaand tænker sig det hele ordnet ad Frivillighedens Vej. Det er ikke Meningen at binde Rederne ved Overenskomster, der kræver en Kontrol, som i Praksis er meget vanskelig for ikke at sige helt uigennemførlig; de herskende Forhold, mener man, vil i Virkeligheden være den mest virksomme Kontrol. Skulde en og anden ogsaa bryde ud, saa opnaar han jo blot derved at udsætte sig for intet at tjene eller vel endog lide Tab, hvor der dog ellers kunde være Udsigt til en beskeden Fortjeneste, men netop dette, synes os, bør kunne skabe Sammenhold, selv hvor Mulighederne for et saadant under alle andre Forhold overhovedet ikke vilde være til Stede.

Alt i alt maa vel den Betragtning her komme frem i første Række, at der nu intet er at tabe, hvordan det end gaar. Der kan kun vindes, naar Fragtforholdene undergaar en Forandring, og man maa for Skibsfarten og de dertil knyttede Interessers Skyld oprigtig haabe, at det paa den kommende Konference maa lykkes Rederne at bygge en Mur af Rater, saa solid, at Købmændene intet Steds er i Stand til at bryde den, men overalt nødes til at lægge Vejen ovenover.

Den forestaaende Besættelse af Posten som Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn vækker en Del Interesse i vore Søfartskredse, og der lyder fra alle Sider indenfor disse et almindeligt Ønske om, at en Maud af Handelsmarinen maa komme til at beklæde Posten. Det tør under disse Forhold paaregne almindelig Interesse, naar vi med nogle Ord omtaler Stillingen som Mønstringsbestyrer og dens handels-maritime Betydning.

I Lov om Værnepligt af 6. Marts 1869 fastsættes det, at Justitsministeriet ansætter en Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn, der underordnes Udskrivningschefen i 1. Kreds. Denne Mønstringsbestyrer skal bestyre Forretningerne vedkommende de Søfarendes Ud- og Afmønstringer, saaledes som de nærmere er angivne i Lov om Mønstring af Skibsmandskab af 26. Februar 1872, hvilken Lov tilsigter at etablere en ordnet Kontrol med de Søfarendes Værnepligtsforhold. For saa vidt er Mønstrings-

bestyrerens Stilling altsaa oprettet kun med militære Formaal for Øje. Men der har ved Siden heraf i en Aarrække til Stillingen været knyttet visse Forretninger med Hensyn til Forhyringen af Søfolk. Dette fremgaar allerede af Sølovens §§ 71—72, i Følge hvilke de mellem Skibsføreren og Mandskabet indgaaede Overenskomster, saaledes som de er tilførte Afregningsbøgerne og Skibsbemandingslisten, skal godkendes for Mønstringsbestyreren, forinden Udmønstringen finder Sted, saafremt Rejsen gaar længere end til Østersøen eller Nordsøen. Mønstringsbestyreren skal derhos bistaa Skibsføreren, naar denne ønsker oprettet særskilt skriftlig Overenskomst med sit Mandskab om Forhyringen, ligesom han er pligtig til paa Skibsførerens Vegne at udfylde Afregningsbøgerne og Skibsbemandingslisten. Fremdeles paalægges det i Lov om Forhyringsagenter Indenrigsministeriet — altsaa her en civil Myndighed i Modsætning til Justitsministeriet, under hvem det militære Udskrivningsvæsen sorterer — at meddele Mønstringsbestyrerne de nærmere Forskrifter for Udførelsen af de dem paahvilende Forretninger med Hensyn til Forhyring af Søfolk; det paalægges Mønstringsbestyreren at foretage Afregningen ved Afmønstringen, naar Skibsføreren eller nogen af Mandskabet forlanger det, og at søge at bilægge mulig Uenighed i Anledning af Afregningen, samt, naar dette ikke lykkes, at give den formentlig Forurettede Vejledning om, hvorledes han skal gaa frem for at komme til sin Ret. For Kjøbenhavns Vedkommende paahviler det Mønstringsbestyreren „eller en ved Mønstringskontoret sammesteds ansat søkyndig Mand, som dertil udnævnes af Indenrigsministeren“, at oppebære, aflægge Regnskab over og i Statskassen indbetale de Afgifter, der erlægges for at udfylde Afregningsbøger m. v. Honoraret og Kontorholdsvederlaget for disse sidst nævnte Forretninger bestemmes paa Indenrigsministeriets Budget paa de aarlige Finanslove. I den af dette Ministerium givne „Vejledning for Mønstringsbestyrerne“ gives endelig nærmere Regler for disses Tilsyn med Skibsbemandingslister og Afregningsbøger og deres Forhold ved Afslutningen af Forhyringsoverenskomster.

Det vil af denne Fremstilling ses, at Mønstringsbestyrerens Opgave er en dobbelt: dels den militære at føre Tilsyn med Mønstring af Skibsmandskab, dels den civile at føre Tilsyn med Forhyring af Søfolk; for Kjøbenhavns Vedkommende aabner Loven, som man vil have set, en Mulighed for at udskille alene den rent regnskabsmæssige Del af de sidst nævnte Forretninger, men der er vel ikke Grund til at antage, at en saadan Udskillelse vil finde Sted. Vi gaar altsaa ud fra, at Mønstrings- og Forhyringsforretningerne i Kjøbenhavn fremdeles alle vil blive samlede i Mønstringsbestyrerens Haand, og vi finder da at burde pege paa Ønskeligheden af, at en Mand, der er uddannet som Skibsfører i Handelsmarinen, ansættes som Mønstringsbestyrer. Med den Udvikling af Arbejdsforholdene til Søes, som er foregaaet i de senere Aar, for Øje, maa det siges at være nødvendigt, at den Mand, der skal bedømme de Overenskomster, der afsluttes mellem Skibsfører og Mandskab, og der i det hele skal staa som den af Loven indsatte Mægler mellem de to Parter, maa være en Mand, der er tuldt fortrolig med Forholdene om Bord i Handelsskibe, særlig med Paa- og Afmønstringsforholdene. Denne Egenskab har kun Skibs-

føreren, der i sin forudgaaende Virksomhed netop stedse har været den ene af de kontraherende Parter, og som derfor har Forudsætningerne for at kunne bedømme de mange og ofte vanskelige Spørgsmaal, der kan komme til at foreligge for Mønstringsbestyreren. Den nylig afdøde Mønstringsbestyrer havde jo en paa mange Aars Erfaring grundet Indsigt i disse Forhold, og han stod derfor vel rustet til at møde de Vanskeligheder, som Udviklingen i de senere Aar skabte, hvorfor hans Virksomhed som Mønstringsbestyrer ogsaa har fundet almindelig Anerkendelse fra Skibsfartens Side. Men til nu at træde ind i hans Stilling kræves et forud erhvervet Kendskab til Forhyringsforholdene i Handelsflaaden, og at dette kun findes hos den, der har sejlet som Skibsfører i denne, er indlysende.

Vi haaber, at de Hensyn, vi her har fremdraget, og som ikke kan tilsidesættes uden at skade de betydelige handels-maritime Interesser, der er knyttede til Posten som Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn, maa komme i Betragtning ved Postens forestaaende Besættelse.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening indgav i Fjor, paa Foranledning af Foreningens Afdeling for mindre Skibe, et Andragende til Havnekaptajnen i Kjøbenhavn om en forandret Beregningsmaade for Afgiften for Passage gennem Knippelsbro. Havnekaptajnen har nu, som vi erfarer, under 17. ds. tilskrevet Foreningen, at Beregningsmaaden for den under 30. Oktober 1816 fastsatte Betaling for Knippelsbros Aabning ved Skibes Gennemsejling fra d. 1. Februar d. A. at regne ændres saaledes, at Fartøjer paa indtil 50 Netto Reg.-Tons skal betale Afgift som Enmastere, Fartøjer mellem 50 og 500 Tons som Tomastere og Fartøjer paa mer end 500 Tons som Tremastere.

I Anledning af et Andragende om en forbedret Afmærkning af Indsejlingen til Odense Fjord, det saakaldte „Gab“, indsendt af et betydeligt Antal Skibsførere, har Marineministeriet til Finanslovens anden Behandling stillet Forslag om Bevilling til et Sømærke ved Indløbets Østside samt en Klokketønde som Anduvningsmærke for Indløbet.

Forslaget, der er tiltraadt af Folketingets Finansudvalg, motiveres ved den forøgede Trafik, der efter Odense Kanals Uddybning foregaar gennem „Gabet“, og som sandsynligvis yderligere vil stige. Det er saaledes ret ofte Tilfældet, at Skibe krydser Farvandet ud, flere i Følge, hvad der gør det meget vanskeligt for Dampskibe at komme af Vejen, naar Vestkanten af Sandet ud for Skoven ikke er afmærket. Den haarde Strøm, der regelmæssig løber gennem „Gabet“, kan ogsaa gøre det vanskeligt for Skibe af over 12 Fods Dybgaaende at holde ind, selv om Farvandet er frit.

Det er et uomtvisteligt Tegn paa den stadige Depression i Skibsfarten, at det nu officielt meddeles, at 33 Skibe med en Netto Tonnage paa tilsammen 37,978 Tons for Tiden ligger oplagt paa Tynen. Der er ingen Flod i England, der afgiver en saa billig Tilflugtshavn for Tonnage, der ikke finder Beskæftigelse i Markedet, som Tynen, og det Antal Skibe, der findes oplagt der, giver altid et sikkert Billede af Fragtmarkedets Tilstand. Disse 33 Skibe repræsenterer en Lastøvnepaa mellem 50 og 60 Tusind Tons, og selv om dette paa ingen



Maade betegner Maksimum af, hvad der er set paa Tynen af oplagt Tonnage, saa viser det dog, at Tramp Damperne stadig lider haardt under Trykket af de daarlige Tider.

Det mærkeligste ved disse oplagte Skibe, tilføjer „Shipp. Gaz.“, er dog det, at de altid er af britisk Nationalitet, og at fremmede Dampere alt imedens løber ind og ud af Tyne- og Blyth Havnene i stedse stigende Antal.

Fra og med d. 17. ds. sattes Emigranttaksterne op til den gamle Norm — d. v. s. den samme, som gjaldt, inden den atlantiske Tarifikamp greb forstyrrende ind.

Man vil endnu have i frisk Erindring, hvorledes de stridende Parter ved Kampens Udbrud slog Mellemdækspriserne ned under Nulpunktet, saa at de bogstavelig talt satte Penge til paa hver eneste Emigrant, deres Agenter kaprede. D. F. D. S. maatte, om end nølende og modstræbende, følge Signalet. Ganske vist reducerede man ikke Priserne efter samme Skala som de fremmede Kombattanter, men Taksterne blev dog fra 132 Kr. sat ned til 60 Kr. og 75 Kr., henholdsvis for de smaa og for de store Dampere.

At Aftalen mellem de interesserede Dampskibsselskaber først nu bringes til Udførelse skyldes, at der mellem de engelske Selskaber indbyrdes var forskellige Uoverensstemmelser, som først ønskedes jævnedes.

(Børsen).

Som vi meddelte sidst, har Hamburg-Amerika Linjens Bestyrelse vedtaget at foreslaa en Udbetaling af 9 pCt. i Udbytte for det forløbne Aar. Dette gunstige Resultat skyldes, efter hvad „Daily Mail“ oplyser, dels en betydelig Fremgang i flere af Selskabets Afdelinger, men ogsaa Salget af Damperne „Fürst Bismarck“, „Auguste Victoria“, „Columbia“ og „Belgia“. De betydelige Omkostninger, der var en Følge af Takstkrigen med Cunard Linjen, er bleven afskrevet paa Reservefondet, medens Indtægterne fra de Fragtforretninger, der staaer i Forbindelse med Krigen i Østen, ikke er indbefattet i den foreliggende Opgørelse.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse, i Følge hvilken Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, der skulde have været afholdt sidst i denne Maaned, paa Grund af Sekretæren, Skibsmægler Nikolaisens Sygdom, er udsat til midt i Februar.

## Indkaldelse af befarent Mandskab.

Fra Justitsministeriet er udgaaet følgende Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1905:

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 1878 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 den 3dje og den 8de Februar, begge medregnede, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paa-mønstreret 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 udenfor den sædvanlige Følgeorden afgives til Tjeneste ved Søværnet.

Skibsførere, der forsømmer i rette Tid at afgive de hos dem beroende Søfartsbøger, straffes med Bøder fra 20 til 200 Kr.

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 Parter 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 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, da den ekstraordinært tilstaaede Udsættelse begynder.

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 fordrø Søfartsbogen tilbage, men samtidig bortfalder Udsættelsen. Saadan Udsættelse kan kun én Gang meddeles en Værnepligtig, og den bortfalder i Krigstid. Underholdspenge betaales selvfølgelig ikke i dette Tilfælde.

7) Enhver befaren Værnepligtig, der anser sig berettiget til paa Grund af Utjenstydgtighed 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 udenfor Kjøbenhavn til vedkommende Garnisons Kommandant, i Kjøbenhavn til Kommandanten i Nyboder.

Den befarne 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, hvorvidt 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 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.

## Hvad en Stettiner Mægler vover at byde Smaaskippere.

Vi har i Anledning af ovennævnte Artikel i vort Nummer for 12. ds. modtaget følgende:

De bedes godhedsfuldt optage nedenstaaende Svar til Kaptajn Nielsen, Sk. „Marie“ af Aarhus, i Deres ærede Blad.

Sagen forholder sig saaledes, at Kaptajn Nielsen efter sin Ankomst til Stettin blev beordret til sin Losseplads, hvorefter han indfandt sig hos os paa Kontoret, og af vor Chef blev vist det endosserede Konnossement over „Maries“ Bygladning. Samtlige Konnossementer over ind- og udgaende Laster har Plads paa et iøjnefaldende Sted i Kontoret, og hos os hænger de paa Væggen, efter at Modtagerne har bragt dem i stemplet Tilstand. Tillige er Mægleren i Følge Lov forpligtet til at kontrollere, om de alle er forskriftsmæssig stemplede. Modtageren beholder derefter af Mægleren en Kvittering for, at han har afleveret Konnossementet, og denne Kvittering forevises Toldembedsmanden ved Losningens Begyndelse, idet Toldvæsenet uden en saadan ikke aabner Lugerne.

Da Losningen Lørdag Morgen skulde paabegyndes, nægtede Kaptajn Nielsen at losse, uden at vi havde nogen Anelse herom, og kun ved et Tilfælde saa vi Nielsen Kl. c. 11 om Formiddagen gaa forbi Kontoret i sine egne private Anliggender, hvorfor vor Chef sagde til Kassereren om at gaa ned og meddele ham, at Modtageren just havde telefoneret til Kontoret, at Skibet ikke lossede, hvortil Nielsen svarede, at Konnossementet ikke var præsenteret ham ved Skibet. Vor Kasserer gjorde ham da atter opmærksom paa, at Konnossementet var i vor Besiddelse, som vi Dagen før alt havde vist ham paa Kontoret, og hertil svarede Nielsen, „at det var godt“, men desuagtet tillod han heller ikke Kl. 2 Eftermiddag, at der blev losset, og først efter at en Mand fra Modtageren havde været her og udbedt sig Konnossementet for at vise Nielsen det, blev Losningen paabegyndt. Klokken var da c. 4 om Eftermiddagen. Ved denne Forsinkelse har Winckelsesser afdraget Mk. 15 Standpenge for 3 Jærnbnewaggoner, som ikke blev læsede før Mandag, og saaledes kostede 5 Mk. pr. Stk. ved at staa Søndag over, samt 3 Mk. Arbejds løn, fordi Arbejdet havde staaet stille; dette sidste Beløb erholdt Kapt. Nielsen imidlertid tilbagebetalt af Købmanden, da han var henne hos denne angaaende ovenstaaende Difference.

At vi har betalt opgivne 18 Mk. til Købmanden, som Kapt. Nielsen skriver, er ikke overensstemmende med Sandheden, Hr. Winckelsesser har ligefrem afdraget Beløbet i Fragten, hvorfor vi ved Modtagelse af samme kun kvitterede at have modtaget Restfragten à Kt.

Endvidere skriver Kapt. Nielsen, at han ikke har opholdt Losningen mere end 1 Time, hvilket ikke heller er Sandhed, idet han bevislig har opholdt Losningen fra Kl. 7 Morgen til Kl. 4 Eftermiddag. Desuden har Kapt. Nielsen ikke anmodet os om ad Rettens Vej at søge

at faa Beløbet tilbagebetalt, og dette vilde ogsaa være ganske unyttigt, da denne Sag altid maatte tabes, naar vi ved Retten skulde udsige den fulde Sandhed.

At vi ikke én, men talrige Gange har forsøgt at formaa Modtageren til at tilbagebetale Beløbet eller i Nødsfald Halvdelen deraf, er det jo unyttigt at bemærke, da dette jo kun er vor Pligt som Skibets Mægler, men vi har kun hver Gang faaet til Svar, at det kunde let have kommet til at koste Kapt. Nielsen en hel Del mere paa Grund af hans Stædighed.

At vi skal have behandlet flere af Kapt. Niensens Kolleger paa samme Maade, er ligeledes ren Usandhed, eftersom vi ikke har haft et lignende Tilfælde i de 4 à 5 Aar, som denne Stempellov har eksisteret.

Hovedgrunden ligger vel deri, at Kapt. Nielsen oftest kun sejler indenrigs og derfor ikke som hans Kolleger saa let kan finde sig til Rette i de mere udviklede Klareringsforhold i Udlandet.

Iøvrigt har vi efter Korrespondance med Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i denne Sag erholdt nedenstaaende Skrivelse fra Hr. Sekretær Nicolaisen:

Takkende i Besiddelse af Deres ærede Skrivelse af 14. ds. bemærkede jeg sammes Indhold. Da jeg i Henhold til denne og til forskellige Oplysninger, givne mig fra anden Side, finder at Skipper Niensens Forklaring ikke har været ganske overensstemmende med de faktiske Forhold, beklager jeg at have intervereret i denne Sag, og har jeg ogsaa yderligere meddelt Nielsen dette med Synspunkt.

Bedende Dem undskyldte den forvoldte Ulejlighed, hilser

Med Højagtelse

G. Nicolaisen.

Iøvrigt henstiller vi til samtlige ærede Læsere af dette Blad at bedømme, paa hvis Side Retten er.

Vi har ikke i Sinds at inklade os med Kaptajn Nielsen paa videre Avispolemik.

Stettin, d. 17. Januar 1905.

Mundt & Schütt.

## Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der i flere af de hjemgaaende Markeder indtraadt en lille Smule mere Fasthed, men Hovedbegivenheden har dog været den forholdsvis betydelige Stigning i Kulfragterne, særlig fra Østkysten, til hollandske, tyske og enkelte andre Nordshavnne, hvortil Begæret har været meget anseligt for prompt Tonnage. Raterne har varieret stærkt efter Baadenes Størrelser og Positioner. Langt de fleste (vel c. 70 Dampere) sluttedes fra Tynen, hvorfra der betaltes mellem 4/ og 5/ til Rotterdam, 4/6 og 5/6 for 1,000/3,800 Tons Baade til Hamburg eller Weseren, medens der for ganske prompte Baade under 1,000 Tons endog betaltes indtil 6/ Weseren. Der er fremdeles en Del Begær efter prompte Dampere, men hvor længe det vil holde sig, afhænger jo ene og alene af, hvor længe de tyske Grubearbejderes Strejke endnu vil vare, og det lader til, at det godt kan trække i Langdrag med Afslutningen. Imidlertid har den forløbne Uge bragt et frisk Pust, og den stedfundne Stigning, som adskillige danske Dampere har høstet Fordel af, har ogsaa indirekte gavnet Skibsfarten, idet den Omstændighed, at saa mange Baade blev tiltrukne af Kulfragterne til Nordshavnne, har formindsket Udbudet af Tonnage og afstivet Raterne i andre Retninger, f. Eks. ad Østersøen til. Returfragterne herfra er dog endnu ikke undergaaede nævneværdige Forandringer, men holder Nordshavnne sig fremdeles nogen

Tid omkring det nuværende Niveau, er en Fragtstigning fra Østersøen langt fra usandsynlig. Som Følge af Strejken i Westphalen, er Priserne paa Bunkerkul stegne, hvilket dog for de korte Rejsers Vedkommende ikke har saa meget at betyde; værre er det, hvis Ekspeditionerne bliver lange, hvilket vistnok, særlig paa Lasteplassen, næppe kan undgaas, og som eventuelt vil give et slemt Skaar i Fortjenesten, men den nærmeste Fremtid, vil nu vise, hvordan det kommer til at gaa hermed.

I det østlige Marked er det Rispladserne, som hovedsagelig har taget Interessen fangen, og Raterne er igen oppe paa 23/9 O. C. fra Burmah pr. Marts, ja endog 24/ betales for en enkelt, mindre Baad, Option 25/3 Flensborg. Ogsaa til Japan og Brasilien sluttedes nogle Baade; Calcutta er stille, men fast og betalte sidst 22/6 Dødvægt til udsøgt Havn pr. Februar. Fra Bombay og og Kurrachee kan faas henholdsvis 15/ og 16/ til udsøgt Havn Februar/15. Marts, medens der af prompt Tonnage akcepteredes 6 d. à 1/ mindre.

Sortehavet gjorde et Slags Tilløb til en Bedring, men Markedet faldt hurtigt tilbage i de gamle Folder og er igen meget mat. Nogle faa Baade af „handy“ Størrelse opnaede 8/6 à 9/ N. C. fra Novorossisk eller Theodosia, prompt Lastning, men for større Baade faas kun, og endda med Vanskelighed, 6/9 fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn. Fra Novorossisk betales for en prompt 4,500 Tons Baad 8/6 én, 8/9 to danske Havne, 1/6 ekstra for Oljekager. For Erts fra Poti er 9/9 sidst betalte Rate til Antwerpen, Dunkerque eller Rotterdam.

Middelhavet er stadig overordentlig flovt, og i Forbindelse med de daarlige Kulfragter nedefter er det i ni af ti Tilfælde den rene Tilsætning for almindelige Trampdampere at besejle dette Farvand. Ertsfragterne er igen lavere, og der sluttedes bl. a. sidst til 5/6 Carthage/Maryport, 5/3 Porman/Middlesbro, 5/ Almeria/Rotterdam, 5/6 Villaricos/Dunkerque, 9/ Huelva/U. S., alt med „free despatch“. For Esparto, Fosfat etc. er Raterne forholdsvis lige saa daarlige. Der betales for Fosfat 8 1/4 Frcs. fra Sfax til Oporto, og der noteres 7/6 til Rouen, 6/3 Bongie/Dublin, 8/3 Bona/Memel. Aleksandria er flovt paa Basis af 6/6 Bomuldsfrø til London. Fra Bilbao er Ertsraterne uforandret tarvelige paa Basis af 4/3 til Middlesbro, 4/4 1/2 à 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har hovedsagelig fragtet fra Golfen, hvorfra der paa Netto Charter for ganske prompt Lastning betales 12/6 til udsøgt kontinental Havn, men pr. Februar faas ikke over 11/ à 11/6 U. K. eller Kontinentet, sædvanligt Tillæg for en eller to danske Havne, og der sluttedes en Del Baade hertil. Ogsaa for Tømmer har der været fragtet mere, og der betales bl. a. 82/6 Pensacola/London, 86/3 London og West Hartlepool, 85/ Genua. For Bomuld i hele Ladninger sluttedes intet og for Korn kun et Par Baade pr. Januar/Februar til 2/6 fra Virginia til Rotterdam eller Hamburg. Fra Baltimore noteres 2/7 1/2 Cork f. O. og fra New Orleans 3/ à 3/1 1/2. De kanadiske Træpladser har ingen Tonnage. Adskillige store Dampere sluttedes i Maanedsfart for Wabana Ertsfarten til 3/3 Dødvægt, Levering Wabana, Tilbagelevering i Evropa.

La Plata Markedet viser ikke megen Aktivitet lige for Tiden, men der ventes en større Forretning senere hen. For Øjeblikket betales mellem 18/ og 18/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. Februar/Marts. Fra Bahia Blanca sluttedes en stor Marts Baad til 17/6, Option Buenos Ayres 1/ mindre. Nogle Quebracholaster sluttedes fra Colastine til 21/6 Evropa, 22/ New York.

Østersøen er, til Trods for, at en Del Baade er trukne ud af dette Marked, endnu særdeles flovt, men i Betragtning af Forholdene i Nordsøen kan en Bedring jo hurtigt indtræffe. Fra Libau betales stadig kun omkring 8 1/2 d. London eller Rotterdam. 1/ for mindre Baade til Østkysten, 1/1 1/2 Kanalen, medens Windau nu,

efter at Riga er lukket, søger Tonnage til Frcs. 17/18 for Hør til Dunkerque eller Ghent, 9 d. Havrebasis London eller Rotterdam. En lille Stigning kan noteres fra Reval, som nu vil betale 1/ til London eller Rotterdam, men paa Grund af megen Is, maa Raten endnu højere op for at lokke Baade derop. De tyske Pladser har kun lidt Sveller at byde paa, og der noteres 5/ à 5/3 Memel/London, 5/6 for mindre Baade til Boness, men med det nu herskende kolde Vejr gør Roderne fornuftigst i ikke at røre ved denne Vare, da Baadenes Indtagende vil blive meget daarligt, som Følge af al den Is, der hænger ved Svellerne.

Kulfragterne har interesseret stærkt i den forløbne Uge, og foruden den i Indledningen omtalte betydelige Stigning i Nordsøfragterne, er der ogsaa indtraadt nogen Bedring til Middelhavet, medens de oversøiske Rater ingen Forandringer viser. Fra Østkysten er det hovedsagelig Newcastle, der fragtede livligt, og der betales herfor 4/3 à 5 London, 4/ à 5/ Rotterdam, 4/6 à 6/ Hamburg, Weseren eller Kiel, medens der til Østersøen kun effektueredes yderst faa Befragtninger. I Retning af Middelhavet betales 6/9 Venedig, 6/6 Licuta, 7/ Barcelona, 4/6 Lissabon. Til Kjøbenhavn er Raten omkring 4/, til dansk Provinshavn 4/6 à 5/. Fra Cardiff sluttedes der mange Dampere, men Strejken i Tyskland har ikke influeret i tilnærmelsesvis saadan en Grad paa Walesmarkedet som paa Newcastle. Der fragtedes i Ugens Løb omkring en halv Snes Dampere til Hamburg og Weseren til 4/10 1/2 à 5/10 1/2, ellers betales 4/3 Kjøbenhavn, 5/3 Gibraltar, Frcs. 7 1/4 à 7 1/2 Algiers, 6/3 Genua (forrige Uge 5/9 à 5/10 1/2), 6/ à 6/3 Port Said (forrige Uge 5/6 à 5/9), 6/9 Colombo (7,000 Tons Baad), 17/6 Japan, 5/3 Las Palmas, medens der intet har været sluttet til La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere uforandret.

ab Memel noteres til Bremerhaven 25 à 26 Mark pr. f. o. v., samt Havre til Danmark, Sydsverrig 6 1/2 à 7 Mark.

ab Kønigsberg er nu sluttet ikke saa faa Skibe pr. Foraar til 15 Mark; der placeres endnu Skibe saaledes; men det synes, som om Behovet begynder at blive dækket.

ab andre pommerske Pladser foreligger ingen Noteringer af Interesse; men der arbejdes dog paa Kornlaster derfra til Afskibning ved Sejladsens Aabning.

ab Kjøbenhavn er det under de nuværende Vinterforhold helt stille, forrige Uge skal være sluttet til Stege 18 Øre for Majs, 20 à 22 Øre for Kager, til Aarhus 17 Øre for løse Oljekager.

ab Blankeholm og Mønsterås noteres til Østkyst Kulhavn, Kortbarprops 17/ à 18/ pr. Gøteborg Stdrs.

ab Frederiksstad—Limerick, Cork 22/6. Exmouth, Swansea 21/, alt pr. Marts, Bremerhaven 21 à 22 Mark pr. f. o. v.

ab Porsgrund—Barry Dok, Bjælker 19/ Leithfjord, Kortprops 15/, Cardiff 18/ à 19, Mersey 20 à 21/ Minepæle.

## Generalforsamlinger.

### Prinds Valdemars Forening

i Svendborg har holdt sin aarlige Generalforsamling.

Foreningens Formand, Havnetoged C. Møller, meddelte, at Aaret havde været særdeles heldbringende for Foreningen, hvilket dels skyldtes Tilgang af bidragende Medlemmer, dels Gaver, som var tilfaldne Foreningen, nemlig fra Skibsbygmester P. Bom og Hustru 400 Kr. og fra Købmand Ludvig Ribber og Hustru 500 Kr. Enkernes Tal var ikke steget i Aarets Løb.

Kassereren, Navigationslærer Eisenreich, oplæste følgende Regnskab, der enstemmig godkendtes:

Indtægt. Kontingent af egentlige Medlemmer Kr. 853.90, Ekstrabidrag Kr. 1,577, Rente af Prioritetsobligationer Kr. 1,192, indvundne Sparekasserenter Kr. 91.67; ialt Kr. 3,714.57.

Udgift. Rigger R. Flindts Enke (1903) Kr. 32.50, til 36 Enker ialt Kr. 2,055, til fhv. Lods Jens Hansen Kr. 50, Lønninger og Porto Kr. 130, Administrationsudgifter Kr. 89.98; ialt Kr. 2,357.48.

Overskud Kr. 1,357.09.

Foreningens Formue udgjorde i December 1904: 1. Prioritet i faste Ejendomme Kr. 31,800, indestaaende i Sparekassen Kr. 1,037.09, indestaaende i Banken Kr. 565, Kassebeholdningen i December Termin Kr. 4.58; den samlede Kapital var Kr. 33,406.67. I Fjor var den Kr. 32,049.58.

Desuden ejer Foreningen følgende Legater: Konsul Schytt og Hustrus Legat Kr. 2,000, Skibsreder Huusom og Hustrus do. Kr. 2,000, Enkefru Fogs do. Kr. 2,000, Sejlm. Brandts og Hustrus do. Kr. 2,000, Skibsreder Jørgen Andersens do. Kr. 500.

Foreningens Bøsefond ejer Kr. 1,892.32. Renten heraf vedtoges det at udbetale til 6 Enker. 30 Kr., som Velyndere af Foreningen skænkede, fordeltes til to Enker med Halvdelen til hver.

Som Medlem af Bestyrelsen genvalgtes kgl. Vejer og Maaler P. H. Schreiner.

Til Revisorer valgtes Navigationslærer Arnvig og Sejlmager Vald. Nielsen.

#### Marstal Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Det vedtoges paa Forslag af Bestyrelsen at fastsætte Pensionen til 40 Kr. Endvidere tilstodes Ekstra-Sygeunderstøttelse til de fhv. Skibsførere R. Svane og R. Hermansen.

Formanden, Mægler Alb. E. Boye, meddelte, at Foreningen havde modtaget en Gave, stor Kr. 250, fra Konsul Cloos i Frederikshavn.

I September var efter Opfordring af Havnekommissionen holdt Møde om Petroleumstankens Anbringelse paa Havnepladsen.

Bestyrelsen havde holdt Møde for at drøfte det paa Rigsdagen fremkomne Forslag til Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk og var kommet til det Resultat, at der nødvendigvis maatte foretages nogle Ændringer i dette, thi ellers blev det altfor trykkende Byrder, som lagdes paa Skibsfarten, og dette vilde ramme særlig Marstal haardt. Taleren paaviste, at skulde det af Regeringen fremlagte Lovforslag gaa igennem, vilde det medføre en aarlig Udgift for Marstal Skibsfartsstand af Kr. 32,000. Udgifterne til Ulykkesforsikringen burde fordeles paa Staten, Rederne og Sølolkene. (Regeringens gaar ud paa, at Staten og Rederne afholder Udgifterne). Der er imidlertid næppe Udsigt til, at Søfolkene forpligtes til at betale til Ulykkesforsikringen. Taleren mente derfor, at Konsulatafgiften helt bør bortfalde som Ækvivalent for den forholdsvis store Byrde, der paaføres Rederne gennem Ulykkesforsikringsloven for Søfolk. En Folketingsmand har paa Rigsdagen udtalt som sin Formening, at Udgiften for hver forsikret Mand vil andrage 30 Kr. aarlig. Paa Basis heraf havde Taleren beregnet en aarlig Udgift for Marstal — sammen med Konsulatafgiften Kr. 8,000, Rederne til Understøttelse af syge Søfolk 5,000, de ny Skattelove, som ogsaa har givet Søfarten ekstra Byrder etc. — til omkring Kr. 50,000 aarlig. Dette fandt Taleren at være for store Byrder.

Revisorerne, Skibsreder Børre Friis og Skibsfører Hans Bager („Neptunus“) genvalgtes.

Formanden og Bestyrelsesmedlem, Skibsfører Erik Petersen skulde efter Tur afgaa.

Det lykkedes at bevæge Mægler Alb. E. Boye til at tage imod Valg igen. Han valgtes straks til Formand. I Stedet for Hr. Erik Petersen, der bestemt nægtede at modtage Genvalg, valgtes Skibsfører And. Rasmussen („A. H. Friis“).

Formanden meddelte, at Skibsfører And. Rasmussen havde gjort Bestyrelsen opmærksom paa, at danske Skibe, der kommer til Finland, maa betale Lodspenge

og Bugsering ikke alene for Sejlskibet, men ogsaa for Bugseringsdamperen, medens svenske og norske Skibe slipper for Afgiften for Damperen. Det vedtoges at søge Udenrigsministeriet bevæget til at tage sig af denne for danske Skibe ret vigtige Sag.

#### Ugens Havarier.

Anna, Kvase af Frederikshavn, kom den 18. ds. paa Rejsen hertil paa Grund ved Møen. Flot med Assistance af Svitzers, der bragte Skibet ind til Stubbekjøbing. Ubeskadiget.

Fanny, Barkslib af Porsgrund, er, paa Rejsen fra Hjemstedet med Trælast til Middlesborough, forladt i Nordsøen af Mandskabet. Skibet havde da 10 Fod Vand i Rummet og var synkefærdigt; Roret var tabt og Skanseklædningen ødelagt. Hele Besætningen, 9 Mand, reddedes om Bord i Fiske-dpsk. Otto af Altona og landsattes i Esbjerg.

Albertine, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Rügenwalde til Horsens med en Ladning Byg, indkommet til Nyborg med Tab af Ankre, Kæder og Sejl. Storbommen er knækket.

Lady Armstrong, engl. Dpsk, kom d. 18. ds., paa Rejsen til Aalborg med Korn og Foderstoffer, paa Grund ved Hals. Iflg. senere Meddelelse er Skibet kommet flot og ind til Aalborg med Vand i Forrummet.

Mariane, Dpsk. af Rostock, kom den 20. ds., paa Rejsen fra Grangemouth til Hjemstedet med en Ladning Kul, paa Grund paa Smaagrundene ved Kastrop. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Fredag den 20. Januar fandt i Sundet den officielle Prøvetur Sted med Sandpumpedamperen „Avance“, bygget hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning d'Hrr. Carl & Chr. Nielsen.

Foruden selve Sandpumpearangementet er Skibet forsynet med en bevægelig Dampkran i Forenden, indrettet saa vel til at udtage Sandlasten som til at grable fra Søen.

Prøven faldt i enhver Henseende ud til de om Bord værendes Tilfredshed.

Fra Skibsbygmester Jensens Værft paa Øxenbjerg løb forleden en nybygget tremastet Skonnert af Stablen. Skibet fik Navnet „Insulaneren“ og maaler 240 Tons Brutto; det skal føres af Kaptajn Nielsen af Svendborg, tidligere Fører af Skonnert „Helge“. Mægler S. Hansen af Thurø er korresponderende Reder. Afløbningen forløb uden Uheld.

Den 21. Januar løb fra Skibsbygmester Chr. Boms Værft paa Thurø et nyt Skib af Stablen; det vil blive rigget til tremastet Skonnert. Skibet, der foreløbig er bygget for Bygmesterens Regning, vil senere faa Navn.

#### 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 24. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 18. Januar. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 10. Januar til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Sevilla 19. Januar. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Antwerpen 22. Januar hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Antwerpen 22. Jan. til Cardiff. — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 14. Januar. — Arkansas, Petersen, afgik fra Baltimore 7. Januar hertil. — Arno, Strubberg, ank. hertil 15. Januar. — Axelhus, Skow, ankom hertil 22. Januar. — Baron

Stjernblad, Kaas, ankom til Antwerpen 22. Januar. — Beira Lunge, ankom til Swansea 20. Januar. — Ceres, da Cunha, ankom hertil 22. Januar. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Messina 19. Januar. — Dagmar, Larsen, afg. fra Göteborg 21. Januar til Sevilla. — Douro, Mortensen, ankom til Windau 21. Januar. — Esbjerg, Søeberg, ank. til Bergen 23. Januar. — Florida, Ørum, afgik herfra 15. Januar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afg. fra Stockholm 23. Januar hertil, ankom hertil 24. Januar. — Georgios I., Sørensen, ankom til Cardiff 21. Januar. — Hekla, Egense, afg. fra Christianssand 14. Jan. til New York. — Hengest, Harder, afg. fra London 23. Januar til Blyth. — Hjelm, Simonsen, ank. til Danzig 21. Januar. — Holar, Ørsted, afgik herfra 23. Januar til Königsberg. — Island, Holm, afgik fra New York 20. Januar hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Swansea 12. Januar til Genua. — Kasan, Hansen, ankom til Dunkerque 21. Januar. — Kentucky, Staal, ankom til New York 20. Januar. — Kiew, Christiansen, afgik fra Libau 22. Januar hertil. — Kursk, Gommesen, ank. til Libau 20. Januar. — Louise, Kruse, ank. til Hull 22. Januar. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 19. Januar hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Kristiania 6. Januar til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 21. Januar. — Moskov, Meldahl, ank. til Pillau 23. Januar. — Nicolaj II, Lissner, pass. Dunnethead 22. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til London 23. Januar. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Reval 17. Januar. — Omsk, Jonsen, ankom til Libau 21. Januar. — Oscar II, Hempel, afgik herfra 22. Januar til Newcastle. — Perm, Christensen, afgik fra Methil 22. Jan. til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 23. Januar. — Ribberhus, Larsen, ankom hertil 20. Januar. — Rita, Schibbye, afg. fra Karlskrona 23. Januar til Stockholm. — Seine, Dampt, ankom til Cardiff 23. Januar. — Skalholt, Larsen, ankom hertil 23. Januar. — Texas, Andersen, ank. til Newcastle 22. Januar. — Thyra, Fischer, ankom hertil 20. Januar. — Tiber, Bech, ankom hertil 21. Januar. — Valdemar, Johnsen, ankom til Hull 19. Januar. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 17. Januar. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 23. Januar. — Fix afg. herfra 13. Januar til Stettin og Manchester. — Marie ankom til Manchester 21. Januar. — Vadsø afgik fra Drøger 18. Jan. til Neufahrwasser. — Activa afgik fra Bremen 22. Januar hertil. — Sergei afgik fra London 21. Januar hertil.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Lübeck 23. Januar. — Frode, Meyer, afg. fra Libau 20. Januar. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 23. Januar. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afgik fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahneke, ankom til Malmø 23. Jan. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Januar. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 20. Januar. — Ragnar, Holst, ank. til Kjøbenhavn 24. Januar. — Skjold, Risø, ankom til Newcastle 20. Jan. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Aarhus 21. Januar. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Libau 25. Januar. — Svend II, Riber, ankom til Gulfport 12. Jan. — Harald, Hveysel, ank. til Buenos Ayres 15. Januar.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Antwerpen 23. Jan. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Libau 15. Januar.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, afg. fra Kbhvn. 22. Januar, best. til Methil. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Kjøbenhavn 21. Januar. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Windau 21. Januar, bestemt til Dunkerque. — Hamlet, Reese, afg. fra Kbhvn. 21. Januar, best. til Tyne. — Helge, Poulsen, ankom til Libau 13. Januar. — Rolf, Olsen, ankom til Anvers 19. Januar. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra Libau 18. Januar, best. til Anvers.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Burntisland 21. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til London 20. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Reval 19. Januar. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Newcastle 21. Jan. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Frederikshavn 20. Jan., best. til Newcastle. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 11. Januar, best. til Buenos Ayres. — Russ, Rasmussen, afgik fra Algier 5. Januar, best. til Pensacola. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Kiel 2. Januar.

**Heimdal.** Anine, Leth, afg. fra Carthage 20. Januar. — Kamma, Løfler, ankom til Malaga 22. Jan. — Martha, Christensen, ankom til Vigo 21. Jan. — Elna, Rathje, ank. til Swansea 20. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra Aguilas 23. Januar. — Simone, Jørgensen, afgik fra Glasgow 19. Januar. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Swansea 17. Jan. — Helga, Møller, afgik fra Antwerpen 24. Januar.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jeppesen, afgik fra Nizza 20. Januar. — Ophelia, Wilhelmssen, pass. Konstantinopel 19. Januar. — Væring, Krohn, afgik fra Novorossisk 23. Januar.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, ankom til Bremen 22. Jan. — Niobe, Mathiesen, ank. til Reval 21. Januar. — Nancy,

Th. Nielsen, ankom til Libau 22. Jan. — Nordsoen, Gram, ankom til Dunkerque 20. Januar. — Nexos, Basse, passerede Frederikshavn 21. Januar, best. til Burntisland. — Nora, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 17. Jan. ank. til Bremerhaven 20. Jan. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 21. Januar, bestemt til Reval. — Napoli, Christensen, afgik fra Reval 19. Januar, best. til Montrose. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Limhamn 21. Jan., best. til Hull. — Dagmar, Hansen, ank. til Dunkerque 20. Jan. — Neptun, Knudsen, afg. fra Ghent 20. Jan., ankom til Rendsburg 23. Januar. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Newport Mon 19. Januar, best. til Kiel. — Alfa, Iversen, ankom til South Shields 20. Jan.

**Jylland.** Ester, Sørensen, afgik fra Swansea 18. Januar, bestemt til Sfax. — Ingrid, Meinertz, ankom til Cardiff 22. Januar.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ank. til Glasgow 21. Januar. — Dagny, Fischer, ankom til Newcastle on Tyne 24. Januar. — Mary, Larsen, afgik fra Faro 19. Januar, bestemt til Liverpool.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Libau 22. Januar. — Nordland, Petersen, ankom til St. Thomas 12. Januar. — Holland, Lund, ankom til Rotterdam 24. Januar. — England, Andresen, afgik fra Libau 24. Jan. — Rusland, Møller, ankom til Libau 24. Januar.

**Uranla.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Boston 21. Januar. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 20. Jan. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Libau 21. Januar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, afgik fra Libau 20. Jan., bestemt til Antwerpen.

**Østersøen.** Astoria, Neergaard, ankom til Swinemünde 23. Januar.

**Union.** Frisia, Nielsen, ank. til Svendborg 20. Januar.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Burntisland 17. Jan., ank. til Korsør 22. Januar.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Danzig 20. Januar. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra London 23. Jan., bestemt til Newcastle. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. Jan., best. til Blyth. — Fredensborg, Lund, afgik fra Frederikshavn 22. Januar, bestemt til Methil. — Jomsborg, Hansen, ank. til Sevilla 10. Januar. — Kronborg, Hveissel, ank. til Kiel 21. Jan. — Rosenborg, Schultz, ank. til Burntisland 21. Januar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Libau 23. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til New Orleans 20. Januar. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Livorno 19. Januar. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Newcastle 20. Januar.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Ghent 24. Jan., best. til Tyne. — Klampenborg, Jensen, ankom til Windau 23. Januar. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Newport 21. Januar, bestemt til Algier. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Ghent 24. Januar, best. til West Hartlepool. — Skodsborg, Schultz, afg. fra San Lucar 19. Jan., bestemt til Ardrossan. — Tuborg, Agerlin, ankom til Savona 20. Januar. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Kbhvn. 22. Januar. — Vordingborg, Petersen, ankom til Emden 23. Januar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Pensacola 21. Jan., best. til Lissabon. — Jægersborg, Larsen, ankom til Montrose 23. Jan. — Kallundborg, Lund, afgik fra Newcastle 11. Januar, best. til Savona.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Methil 22. Januar, bestemt til Svendborg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Kjøbenhavn 21. Jan., ankom til Burntisland 24. Januar. — Helene, Jensen, afg. fra Kbhvn. 21. Januar, best. til Newcastle. — Agnete, Sørensen, afgik fra Boness 24. Januar, best. til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Methil 24. Jan. — Hermia, Petersen, afgik fra Methil 20. Januar, bestemt til Korsør. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 22. Januar, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorson, ankom til Fredericia 22. Januar. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Januar, ankom til Kiel 23. Januar.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Guadeloupe 10. Januar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Antwerpen 22. Jan. — St. Thomas, Prah, afgik fra Vera Cruz 23. Januar. — Progreso, Harboe-Jensen, afgik fra Port au Prince 17. Januar. — Nordland, Pedersen, ankom til Frederiksted (St. Croix) 12. Januar. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Bilbao 22. Januar.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom 20. Jan. til Methil Red. — Erindring, Hansen, ankom 17. Januar til Burntisland.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Cardiff 20. Jan. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Rufis-

que 16. Januar. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til ank. til Kbhvn. 21. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Windau 25. Jan. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Rufisque 17. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Sunderland 22. Jan. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Grangemouth 24. Jan. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Aarhus 22. Januar. — N. F. Høffding, Bloch, ank. til Madeira 22. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Barry 23. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Las Palmas 23. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Cardiff 17. Januar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Libau 20. Jan., best. til Rotterdam. — London, Krogh, afg. fra Kbhvn. 25. Januar, best. til Korsør. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Kbhvn. 22. Januar. — Bryssel, Tholander, afgik fra Liverpool 23. Jan., bestemt til Hamburg.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Barry 7. Januar, bestemt til La Plata. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 21. Januar, best. til Kbhvn.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Reval 15. Januar. — Kai, Kurtzhals, ank. til Kai 23. Jan. — Clara, Villadsen, ank. til Methil 19. Januar. — Axel, Damm, ank. til Plymouth 19. Jan. — Erik, Steen, ankom til Aarhus 23. Jan. — Svend, Bønnelycke, ankom til Methil 22. Januar. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Gloucester 23. Jan. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Carthage 24. Jan., best. til Hamburg. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Tripolis 23. Januar, best. til Sunderland.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afg. fra Kolberg 25. Januar, best. til Kjøbenhavn.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ankom til Libau 21. Jan. — Slesvig, Svarrer, ank. til Barcelona 20. Januar.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Kruse, Larsen, ankom til Grangemouth 16. Januar. — Maagen, Jensen, ank. til Invergordon 16. Jan. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Frederikshavn 17. Januar. — Najaden, Petersen, ankom til Plymouth 17. Januar. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Porsgrund 17. Jan. — Fylla, Rasmussen, ankom til Christianssand 16. Januar. — Roma, Jensen, ank. til Kristiania 17. Jan. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Pontrioux 17. Januar. — Meta, Møller, ank. til Portimao 15. Januar. — Dagny, Rasmussen, ankom til Rio Grande 18. Jan. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til West Wemyss 18. Jan. — Triton, Nielsen, ank. til Rotterdam 17. Jan. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Leiths Red 19. Jan. — Althea, Skovgaard, ank. til Langesund 19. Jan. — Martin Nissen, Petersen, ank. til Sunderland 20. Jan. — Mine, Møller, ank. til Alloa 20. Januar. — Hans Emil, Hansen, ankom til Leith 20. Jan. — Zampa, Petersen, ank. til Plymouth 20. Jan. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Montrose 21. Jan. — Maren, Nielsen, ankom til Dysart 21. Jan. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Rotterdam 22. Jan. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Aalborg 22. Januar.

**Æra.** Thekla, Fabricius, afg. 16. Januar fra Frederikshavn til Alloa. — Salus, Bager, ank. 17. Jan. til Boness. — Caroline Kock, Hansen, ank. 19. Jan. til Dakar (Afrika). — Hans, Boye, ank. 19. Januar til Grangemouth. — Vigilant, Rasmussen, ankom 20. Jan. til Oporto. — I. Koefoed, Andersen, er ank. til Barbados. — Thor, Kromann, er ank. til Sanct Annie (Guadeloupe, Vestindien). — Thekla, Fabricius, ankom 21. Januar til Boness. — Alfa, Rasmussen, er ank. til Maracaibo. — Kirstine Jensen, Clausen, afgik 19. Jan. fra Frederikshavn til Covos. — Hekla, Jørgensen, ank. 21. Jan. til Dysart. — Svalen, Rosenbeck, ankom 21. Jan. til Barry. — Johanne, Hansen, ank. 22. Januar til Kbhvn. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 23. Januar til Grangemouth.

## 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.

**Nordøen.** Graadyb. Lystønderne Sandodden og Fanø-Sandende er ombyttet med Vintersømærkerne.

Lystønderne i Graadyb kan ikke ventes at være paa Plads.

**Kattegat.** Hesselø Ø. Vraget, der ligger sunket c. 4 Kml. Ø. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. fra Hesselø, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6 Fv.

**Sundet. Helsingør. Kronborg.** Den 1. Februar 1905 oprettes en Stormvarsel-Station paa Kronborg. Stormvarslerne gives fra en Mast med Raa paa Kronborg-Slot store, fir-kantede Taarn. Opslagskassen er anbragt ved Havnekantoret i Helsingør.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Bleking Skærgaard.** I Foraaret 1905 udlægges en rød Vager med Ballon over en nedadvendt Kost V. for Sättekullens Grund, V. for Hasselö Flötär.  $56^{\circ} 5' 20''$  N. Br.  $15^{\circ} 24' 0''$  Ø. Lgd. Den røde Vager med 2 Balloner S. for Gjö Udd Nya Kalfgrund flyttes c.  $\frac{3}{4}$  Kbl. V. hen til  $56^{\circ} 6' 38''$  N. Br.  $15^{\circ} 17' 20''$  Ø. Lgd.

**Västervik Skærgaard.** I Foraaret 1905 ombyttes Stagen med Kost ved Karten N. for Idö med en rød Vager med Kost over en Ballon.  $57^{\circ} 43' 28''$  N. Br.  $16^{\circ} 45' 49''$  Ø. Lgd.

**Mellersta Lodsdistrikt.** I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Fra Søen til Söderarm Fyr: Sockegrund Stage indtages.  $59^{\circ} 45' 18''$  N. Br.  $19^{\circ} 24' 10''$  Ø. Lgd.

Mellem Söderarm og Furusund: Granhamsgrundet Stage med Kost indtages.  $59^{\circ} 43' 48''$  N. Br.  $19^{\circ} 7' 21''$  Ø. Lgd.

Mellem Furusund og Trälhafvet: Ø. for Hakholmarne og Ø. for Hakbränningen udsættes en Stage med Kost.  $59^{\circ} 36' 12''$  N. Br.  $18^{\circ} 48' 28''$  Ø. Lgd.

Mellem Husarö og Blidösund: Erosgrundet Stage med Kryds indtages.  $59^{\circ} 33' 14''$  N. Br.  $18^{\circ} 50' 32''$  Ø. Lgd. Askören Stage med Kost flyttes til V. for Erosgrundet.  $59^{\circ} 33' 11''$  N. Br.  $18^{\circ} 50' 30''$  Ø. Lgd.

I Västra Saxarfjärden: Nordöstra Logrundet Stage indtages.  $59^{\circ} 27' 0''$  N. Br.  $18^{\circ} 26' 6''$  Ø. Lgd. Losten Stage indtages.  $59^{\circ} 27' 18''$  N. Br.  $18^{\circ} 27' 12''$  Ø. Lgd.

Fra Jungfrufjärden til Uddbyviken: Älmora Södra Grund Stage med Kost indtages.  $59^{\circ} 12' 8''$  N. Br.  $18^{\circ} 23' 27''$  Ø. Lgd. Älmora Norra Grund Stage med Kost indtages.  $59^{\circ} 12' 24''$  N. Br.  $18^{\circ} 22' 31''$  Ø. Lgd.

Fra Dalarö til Elfsnabben: Rågholmsrefvet sorte Vager ombyttes med en sort Pyramidetende.  $59^{\circ} 7' 28''$  N. Br.  $15^{\circ} 24' 28''$  Ø. Lgd. Bergens Grund Stage med Kryds indtages.  $59^{\circ} 2' 7''$  N. Br.  $18^{\circ} 14' 48''$  Ø. Lgd.

V. og N. om Hufvudskär: Råskulsbådan Stage indtages.  $58^{\circ} 57' 44''$  N. Br.  $18^{\circ} 33' 46''$  Ø. Lgd. Torskbaljan Södra Stage indtages.  $58^{\circ} 58' 49''$  N. Br.  $18^{\circ} 34' 18''$  Ø. Lgd. Dahlgrens Östra Grund Stage ombyttes med en sort Vager.  $58^{\circ} 59' 45''$  N. Br.  $18^{\circ} 33' 3''$  Ø. Lgd. Trollkobben Stage indtages.  $59^{\circ} 1' 5''$  N. Br.  $18^{\circ} 30' 9''$  Ø. Lgd.

V. for Landsort til Herrhamra: Ved Kinnäbbsgrundet udsættes en Stage med Kryds.  $58^{\circ} 46' 36''$  N. Br.  $17^{\circ} 51' 20''$  Ø. Lgd.

Fra Søen ved Landsort til Södertelge: Röda Klippan Stage med Kost indtages.  $58^{\circ} 51' 52''$  N. Br.  $17^{\circ} 45' 30''$  Ø. Lgd. Bergholmsgrund Stage med Kost indtages.  $58^{\circ} 50' 15''$  N. Br.  $17^{\circ} 45' 24''$  Ø. Lgd. Jakobsgrund Stage med Kost flyttes til  $58^{\circ} 50' 21''$  N. Br.  $17^{\circ} 45' 24''$  Ø. Lgd.

**Nedre Norra Lodsdistrikt.** I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Mellem Svartklubben og Öregrund: Ved Tolföregrundet indtages Stagen.  $60^{\circ} 15' 38''$  N. Br.  $18^{\circ} 37' 48''$  Ø. Lgd. Ved Myntans Grund indtages Stagen.  $60^{\circ} 12' 5''$  N. Br.  $18^{\circ} 48' 3''$  Ø. Lgd.

Udenfor Svartklubben Fyr: Örstens Udde sorte og hvide Vager ombyttes med en Stage.  $60^{\circ} 9' 18''$  N. Br.  $18^{\circ} 49' 48''$  Ø. Lgd. Södra Mellan Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 10' 52''$  N. Br.  $18^{\circ} 50' 18''$  Ø. Lgd. Kajanusgrundet Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 10' 59''$  N. Br.  $18^{\circ} 50' 1''$  Ø. Lgd. Hörnpricken røde Vager flyttes til  $60^{\circ} 10' 52''$  N. Br.  $18^{\circ} 50' 14''$  Ø. Lgd.

I Sundet mellem Fogdö og Askholmen: Lilla Jennasören Stage indtages.  $60^{\circ} 9' 2''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 59''$  Ø. Lgd. Stora Finnerörens Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 8' 53''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 52''$  Ø. Lgd. Kyrkhällan Stage indtages.  $60^{\circ} 8' 53''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 49''$  Ø. Lgd. Norrgårdsfladen Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 8' 36''$  N. Br.  $18^{\circ} 46' 5''$  Ø. Lgd. Norrgårdsudde Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 8' 28''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 58''$  Ø. Lgd. Skälhällan Stage indtages.  $60^{\circ} 8' 18''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 41''$  Ø. Lgd. Skälgrundet Stage ombyttes med en sort Vager med 1 Ballon.  $60^{\circ} 8' 8''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 21''$  Ø. Lgd.

S. for Singö. Talmansören Stage indtages.  $60^{\circ} 9' 0''$  N. Br.  $18^{\circ} 45' 3''$  Ø. Lgd.

Singöfjärden, SÖ. for Slätö. Fantovernas Mellersta Stage indtages.  $60^{\circ} 10' 58''$  N. Br.  $18^{\circ} 40' 48''$  Ø. Lgd.

Ellaström. N. for Singö. Brännåshällan Stage indtages.  $60^{\circ} 13' 12''$  N. Br.  $18^{\circ} 43' 18''$  Ø. Lgd.

Edeboviken. Diskbunken Stage indtages.  $60^{\circ} 4' 20''$  N. Br.  $18^{\circ} 35' 24''$  Ø. Lgd.

Galtfjärden, V. for Storgrund. Skälhällan Stage med Kost indtages.  $60^{\circ} 9' 58''$  N. Br.  $18^{\circ} 32' 33''$  Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt. Stora Jussarö.** Stora Jussarö Fyr lyser nu Horisonten rundt.  $59^{\circ} 49'$  N. Br.  $23^{\circ} 34'$  Ø. Lgd.



Aktieselskab.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —82	82	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	68— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....		78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	80— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		58	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		98	100
Østasiatiske.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Østersøen.....		87	92
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		80	50
Foren. Bugser-Selsk.....		62	65
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98	100
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89
4 % — — 2. Serie..		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89
4 % — — 7. — ..		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	143
Privatbank.....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	128	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	131
Grundejerbank.....	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		97	98
Helsingørs Jærnsk.....		90	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....		174	174 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....		125	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 24. Januar 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Januar 1905.

Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	86.75
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.90
5 % Mexikanske 1899.....	103.50
5 % Rumænske Stats.....	100.70
4 % — — 1880.....	91.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 54,000, „Kjøbenhavn“ 52,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 30,000, „Foren. Dampsk.“ 60,000, „Skjold“ 28,000, „Union“ 4,000, „Østas. Komp.“ 206,000, „Danmark“ 6,000, „Urania“ 24,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Fra og med 1. Februar vil den ny Fragttarif fra Hamborg til Kjøbenhavn ogsaa blive bragt i Anvendelse for Gods fra Kjøbenhavn til Hamborg. Eksemplarer af Taksten kunne erholdes ved Henvendelse til Selskabets udenlandske Godsekspektion, Kvæsthusgade 9.

Forsaaavidt Isforholdene tillade, udføres nedenanførte Ture.

**Fra d. 26. Januar—1. Februar.**

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.  
**Torsdag.**

Til Horsens [Thy] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulv sund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens direkte.)  
Til Nyborg, Rudkjøbing og Kjerteminde [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 Masnedssund, Kallehave og Stege [Falster] 7 Aften.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Stettin [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til London [Kiew] 2 Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggø-sund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Lim-fjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
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 Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
Til Danzig [Morsø].  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

**Søndag.**

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moos og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldur] 3 Eftm.  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).

**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 [Ulv sund] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Stege [Aalborg] 7 Aften.

**Tirsdag.**

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

**Torsdag.**

Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.  
Til Stettin [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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] Eftm. (kun for Gods).  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Riberhus] 8 Morgen.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## Skib til Salg.

En i Nykjøbing Sjælland Havn beliggende Skounert, c. 81 Reg.-Tons, laster 55 Stdr Træ, 145 Tons d. w. med 9½ Fod Dybgaaende, bygget i 1868 af Eg, velsejlende og kan sejles uden Ballast, er formedelst indtrufne Omstændigheder billig til Salg.

Anvises af Havnefoged Jensen sammesteds.

Det bemærkes, at nævnte Skib i 1896 erholdt nye Master, Spryd og staaende Rigning, 1901 nyt Dæk, en Del ny Forbolting, nye Røstjærn og Ror m. m. — Af Sejl forefindes et Stel udmærket gode Sejl til Vinterbrug, et Stel gode Sejl til Sommerbrug, en god Baad med Tilbehør, 3 Ankere med 120 Favne saa god som ny Kæde, 80 Favne saa godt som nyt Kabeltov. 2 à 3 gode 4" Varpetrosser, en Patentpumpe, fornødne, reglementerede Side-, Anker- og Signallanterner, iøvrigt veludhalet med alt fornødent Inventar samt vel vedligeholdt.

## Søsten, Haandsten, Singel.

Til Aarhus Havns Udvidelse udbydes herved under Forbehold af Ministeriets Approbation, Leverancen af:

C. 820 Kubikfavne Singel  
 C. 350 — Haandsten  
 C. 2300 — Søsten

i samlet eller delt Entreprise.

Betingelser kunne erholdes til Eftersyn fra Havneingeniørens Kontor i Aarhus Havns Administrationsbygning, hvor Tilbud, mærkede som saadanne og med Leverancens Betegnelse, indgives inden Mandag den 6. Februar Kl. 3 Eftm., for offentlig at aabnes paa Raadhuset samme Dag Kl. 4 Eftm. Approbationsfristen er 2 Uger.

Aarhus Havneudvalg, den 16. Januar 1905.

## Skib til Salg.

Galeasen „Andreas“, drægtig 32 Tons Netto, laster 75 Tons d. w., c. 3,800 Kbf. Træ, er meget billig til Salg, grundet paa andet Skibs Køb. Henvendelse til

Skipper Weisbjerg  
 Struer.

En med Nord- og Østersøfart kendt **Sejlskibsfører** med gode Anbefalinger søges til et 157 Reg.-Tons Skib. Billet nrk. „K 161“ indsendes til „Dansk Søfartstidende“.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe.

Grundet paa Sekretærens Sygdom udsættes Afdelingens Generalforsamling i Odense til midt i Februar, og vil Tid og Sted senere blive bekendtgjort.

**Nicolaisen.**

**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.

# Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

Norges ældste og mest udbredte Skibsfartsorgan,

udkommer hver Dag og koster

til Indlandet — Kr. 1,90 pr. Kv.

- Udlandet — - 3,75 - -

Alle Sjøfartsinteresserede der vil have et paalideligt og

vel underrettet Skibsfartsorgan bør holde

➔ Norges Sjøfartstidende. ➔

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (3: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler uførtoldet til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
 Stockholm for

## Lanterner.

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 28r62  
 Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

## 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.

## Et godt Skib

som laster imellem 1300 og 1800 Centner ønskes til Købs. Offerte med Størrelse, Alder og Pris udbedes af

Skipper H. Rylmann  
 Augustenburg, Nord. Slesvig.

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.



# 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.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8001. Telegr.-Adr.: »Kaydyhrs.

**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

**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.

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 Tillges Boghandel.

**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.

**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“.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Februar 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.

Lager af

Innays Kort. Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

Blankensteiners Eff.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



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

Faas overalt. Bemærk Malkepiggen.

### 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



VARE-MÆRKE

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand  
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

Engros 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.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

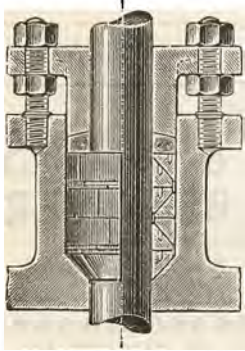
Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

De danske Conservesfabriker.

## J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødssuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
**Swiss Milk**

Usukret

**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

## 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”.

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

## 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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr”.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos”.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr”.

## 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.

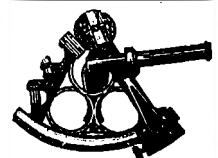
Læge H. C. Lund.

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 Manila- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW” CERTIFICAT.  
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

# Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 2. Februar 1905.

Paa Mødet i Dampskibsrederiforeningen den 26. Januar vedtog denne enstemmigt at optage Arbejdet paa at danne en international Sammenslutning af de i Nord- og Østersø-Farten interesserede Rederier til Fastsættelse af Minimumsfrater for Dampskibsfragterne i den nævnte Fart. Torsdag d. 16. Februar vil da Redere, der tilsammen repræsenterer en meget væsentlig Del af Nord- og Østersø-Fartens Tramp Tonnage, paa Dansk Dampskibsrederiforenings Indbydelse samles her i Kjøbenhavn til en international Konference for at søge tilvejebragt en Udvej af det Uføre, som denne Gren af Trampfarten kun altfor længe har befundet sig i.

Allerede i vort sidste Nummer kunde vi meddele fra sikre Kilder, at denne Sags Forløb netop maatte blive som ovenfor angivet; en saa betydelig, ja vel næsten enstemmig Tilslutning rundt omkring fra — ogsaa fra Norge var der nemlig forinden Dampskibsrederiforeningens Møde indløbet Efterretning om Tilslutning — kunde jo dog fornuftigvis kun medføre, at der blev truffet praktiske Foranstaltninger til at føre Sagen ud i Livet. Og alligevel fortjener Dampskibsrederiforeningen Tak for, at den her er gaaet i Spidsen uden at lade sig skræmme af alle de Betænkeligheder, som maa opstaa hos enhver Reder ved en Plan som denne, der, hvor tiltalende den end er i Teorien, dog i Praksis maa siges at rumme adskillige Vanskeligheder.

Det, som det jo først og fremmest gælder om, er, at Fragtniveauet ved første aabne Vande er bragt op paa en rimelig Højde, og mere end de første Maanedre af Sæsonen vil hele den rejste Bevægelse næppe heller komme til at omfatte. Her ligger nemlig for en væsentlig Del Tyngdepunktet for Nord- og Østersø-sæsonen; Resten af denne vil i ikke ringe Grad blive præget af netop dette Niveau, og om det end kunde være fristende at søge at faa truffet Overenskomster, der strækker sig over en længere Periode, saa taler Sandsynligheden dog for, at man vil nøjes med at gribe efter det, som der dog er nogen Udsigt til at kunne faa, fremfor at søge Udsigten til at forspilde Udbyttet af alle Anstrængelserne ved at spænde Buen for højt straks fra første Færd. Hvis dette Udbytte blot nogenlunde kommer til at svare til de Forhaabninger, som man fra mange Sider og med nogen Ret nærer, saa er der iøvrigt heller ikke nogen Grund til at være ængstelig i saa Henseende, thi da vil hele Bevægelsen med usvigelig Sikkerhed komme igen i samme Øjeblik som den atter for Alvor er paakrævet.

Intet at tabe, men maaske dog noget at vinde, det er det Synspunkt, forekommer det os, man her bør anlægge. De faa Aarsregnskaber fra vore Dampskibsselskaber, der allerede nu er fremkomne for det forløbne Aar, tyder i en sørgelig Grad paa Tilbagegang, og kun faa af dem, der endnu kommer, vil vel blive stort bedre. Kunde der derfor ad den her angivne Vej vindes blot noget, saa var der dog samtidig aabnet Udsigt til for en Tid endnu at kunne holde den Stilling, som Skibsfartens nuværende Tilstand og Vilkaar i saa høj Grad truer med at undergrave. Ganske vist formaar selv en stærk Sammenslutning ikke at borttage den Hovedfaktor for alt Forretningsliv, som ogsaa for Skibsfartens Vedkommende ligger i Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel, men

paa den anden Side kan en Fællesoptræden af de interesserede Parter, hvor den enkelte i alt Fald til en vis Grad vil ofre sine Særinteresser for det almene Vel, dog sikkert føre til et Resultat, der er Anstrængelserne værd, paa et saa forholdsvis begrænset Omraade som Farten paa Nord- og Østersøen.

Trafikministeren har nu i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Ophævelse af „Baakeafgiften“ ved Hals. Forslaget gaar ud paa, at Afgiften bortfalder med Udgangen af Marts Maaned 1910. Aalborg Havn fritages fra d. 1. April 1905 for Forpligtelsen til at vedligeholde „Blødens Pæle“. Staten overtager fra d. 1. April 1910 Hals østre Vinkelfyr og Korsholm Baaker. Staten betaler d. 1. April 1910 Aalborg Havnekasse 50,000 Kr. en Gang for alle for Vedligeholdelse i Fremtiden af Hals Bro og Baadehavn; Beløbet afskrives paa Havnens Tilgodehavende hos Hals Bro og Havn og anvendes til ekstraordinær Afbetaling paa Aalborg Havns Gæld.

I Motiverne til Lovforslaget oplyses det, at Baakeafgiften, der stadig er stigende, i de senere Aar har andraget over 20,000 Kr. aarlig, medens Udgifterne til de forskellige Vedligeholdelsesarbejder, der skal foretages for den, har været forholdsvis faa. Der er imidlertid i de senere Aar rejst en stærk Stemning for at faa Afgiften hævet. Denne anses for trykkende og hæmmende for Skibsfarten, ligesom forskellige af de Foranstaltninger, for hvilke Afgiften er paalagt, har tabt deres Betydning. Medens saaledes Hals Fyr ganske vist vedblivende er til fuld Nytte for den almindelige Skibsfart paa Limfjorden, gælder dette ikke i samme Grad Baakerne, og Blødens Vinterhavn har i de senere Aar ikke spillet nogen Rolle for Skibsfarten. Imidlertid har Aalborg Havn i de senere Aar med store Bekostninger truffet forskellige Foranstaltninger til Nytte for Skibsfarten paa Limfjorden i Almindelighed, navnlig har den etableret et fuldstændigt Fyrlinjesystem mellem Hals og Aalborg. Det maa derfor anses for billigt, at Havnen endnu i en kortere Aarrække oppebærer Baakeafgiften, og at der, naar Afgiften bortfalder, ydes Havnen Vederlag, navnlig for Ombygningen af Hals Bro og Anlægget af en Baadehavn ved samme. Indtægten ved Baakeafgiften indtil 1. April 1910 anslaaes til 125,000 à 150,000 Kr.

Sejlskibsredernes internationale Union. I Følge Meddelelse fra Foreningens Sekretær har Komiteen haft et Møde i London d. 20. ds. Der var mødt Delegerede fra England, Tyskland og Frankrig, og det vedtoges at forhøje Fragterne for Salpeter for Sæson-Lastning samt fastsætte et Minimum for Guano.

De ændrede Fragtsatser skal træde i Kraft fra 1. Februar d. A.

I den svenske Rigsdag er af Rigsdagsmand Wallenberg indbragt Forslag om Revision af Søloven ved en skandinavisk Komité.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 37/1904, afsagt d. 25. Januar 1905. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise imod Marineministeriet.

Efter at Torbedobaaden „Havhesten“ var sunket i Musholmsbugten som Følge af en Kollision, og en af

Svitzers Dykkere efter Anmodning af Eskadrechefen havde foretaget en Dykkerundersøgelse, anmodede Marineministeriet ved Skrivelse af 19. August 1904 Svitzer om at optage Torpedobaaden. Bjærgningen udførtes i Tidsrummet fra 21. August—16. September, hvorefter Torpedobaaden af Bjærgningsselskabet bugseredes til Kjøbenhavn.

Svitzer forlangte derefter en Bjærgeløn af 50,000 Kr., men da Ministeriet ønskede Spørgsmaalet afgjort af Søg og Handelsretten, anlagde Svitzers Bjærgningsentreprise Sag mod Ministeriet og forlangte under denne en Bjærgeløn af 50,000 Kr. med Renter og Sagsomkostninger. Ministeriet paastod Bjærgelønnen fastsat til et mindre Beløb efter Rettens Skøn og Omkostningerne hævdede.

Af Bjærgningsdamperne havde „Em. Z. Svitzer“ været beskæftiget med Bjærgningen i hele den Tid, denne varede, „Skandinavien“ fra 1. September til Slutningen, medens „Øresund“, „Hertha“ og „Helsingør“ havde medvirket i mindre Omfang.

Efter at løst Inventar og Skorstenene var udtagne af Torpedobaaden, blev den ved Hjælp af to Bjærgningsentreprisen tilhørende Løftepontoner „Odin“ og „Thor“ løftet og slæbt nærmere til Land, hvor den løftedes helt op og pumpedes læns, idet Lækagen dækkedes ved Anbringelse af Træplatforme. Fra Marinens Side ydedes der Bistand ved Minekran Nr. 1, der repræsenterede den militære Myndighed paa Arbejdsstedet, samt ved Torpedotransportbaaden „Slejpner“; endvidere leverede Marinen nogle Opklodninger og noget Tømmer, der senere tilbageleveredes, samt ydede teknisk Vejledning i Anledning af Bjærgernes Ukendtskab med Torpedobaadens Konstruktion.

„Em. Z. Svitzer“ og „Skandinavien“ havde en Besætning af henholdsvis 19 og 13 Mand, og Baadens Værdi udgjorde henholdsvis 235,000 Kr. og 70,000 Kr. De to Løftepontoner var anskaffede i 1904 for 220,000 Kr., og de havde en Besætning af 8 Mand. Efter Opfordring af Ministeriet havde Sagsøgerne fremlagt en Specifikation af deres Udgifter ved Bjærgningen, derunder en Del Nyanskaffelser, som dog maatte antages til Dels at være i Behold, og disse Udgifter androg ialt 30,874 Kr. 48 Øre. „Havhesten“ havde efter Ministeriets Opgivelse en Værdi af 150,000 Kr.

Der kunde ikke tages Hensyn til, at Ministeriet under den mundtlige Procedure havde hævdet ved denne Ansættelse af Værdien ikke at have taget Hensyn til Skaden paa Torpedobaaden, og heller ikke til, at Ministeriet under den mundtlige Procedure havde gjort Indvendinger mod den ovennævnte Specifikation af Bjærgningsudgifterne.

Ministeriet havde bestridt, at der forelaa en egentlig Bjærgning; men der maatte i denne Retning gives Svitzer Medhold i, at der ikke fra den givne Situation kunde hentes nogen Indvending mod Anvendelsen af Sølovens Røglers om Bjærgeløn. Det skønnedes dernæst heller ikke at kunne udledes af Ministeriets Skrivelse af 19. August, at Bjærgerne skulde have Krav paa Vederlag uden Hensyn til Resultatet. Da den forlangte Bjærgeløn nu efter Omstændighederne fandtes passende, fandtes der at burde gives Dom efter Sagsøgernes Paastand. Marineministeriet dømtes herefter til Betaling af 50,000 Kr. + Renter og 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 80/1904, afsagt d. 25. Januar 1905. Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Barkskibet „Alma“ af Sarpsborg.

Paa Rejsen fra Kings Lynn til Frederikshavn i Ballast grundstødte „Alma“ paa Bredegrunden. Efter den afsluttede Bjærgningskontrakt skulde Bjærgelønnen fastsættes af Søg og Handelsretten. Svitzers Bjærgningsentreprise anlagde derfor Sag og forlangte 2,500 Kr. + Renter, medens det indstævnte Firma paastod sig frifundet mod at betale 1,000 Kr.

Bjærgningen paabegyndtes d. 5. September. Efter et forgæves Forsøg fra Bjærgningsdamperen „Øresunds“ Side paa at slæbe Barken af, besluttedes det at kaste Ballast over Bord; hertil engageredes 8 eller 9 Mand fra Dragør, der arbejdede om Bord i „Alma“ fra Kl. 6 Eftm. til næste Dag Kl. 1.30. Det lykkedes da at slæbe „Alma“ af Grunden, hvorefter den indbragtes til Kjøbenhavn. Svitzer anslag Værdien af Bjærgningsdamperen „Øresund“ til 135,000 Kr., medens de Indstævnte paastod, at dens Værdi højst var 75,000 Kr. „Alma“ blev ved Vurdering ansat til 6,500 Kr.

Bjærgelønnen fandtes efter samtlige foreliggende Omstændigheder at kunne bestemmes til 1,500 Kr.

Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. Nr. 4/1905, afsagt d. 26. Januar 1905. Overretssagfører Sinding som Aktor mod de tiltalte O. H. og J. C. N.

Medens Damperen „M. G. Melchior“ laa i Frihavnen i Stettin, gik de to Tiltalte, der var Fyrbødere om Bord, d. 21. December i Land med 4 Flasker Akvavit, som de vilde levere til en Fyrbøder i Stettin. De blev paagrebne af Toldvæsenet, Flaskerne blev konfiskerede, og de selv blev idømt en Bøde for Smugleri paa Rm. 139.50 for hver, medens de i Forening tilpligtedes at betale Tolden for Flaskerne og Omkostninger med Rm. 26.25. Med Betalingen fik de Henstand til d. 23de, men forinden rømte de fra Skibet og kom hertil. De havde i Forening til Gode i Hyre Kr. 36.26, hvilket Beløb Skibets Fører indbetalte til Toldvæsenet som Afdrag.

De to Fyrbødere blev nu sat under Tiltale for Overtrædelse af Sølovens §§ 298 og 307.

Ved at rømme fra Skibet havde de Tiltalte gjort sig skyldige i Overtrædelse af Sølovens § 298, og ved hemmelig at tage Akvavit om Bord og søge at indsmugle den, havde de gjort sig skyldige i Overtrædelse af Sølovens § 307, idet de derved, uanset at Skibet befandt sig i Frihavn, maatte antages at have udsat Skibet for forskellig Risiko.

De Tiltalte fandtes derfor at burde dømmes efter de nævnte Lovbestemmelser og ansattes Straffen for hver især til simpelt Fængsel i 4 Uger, hvorhos de skulde i Forening tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige derunder Salær til Aktor og Defensor 15 Kr. til hver.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Kystvinde. I Februar er Kystvindene paa den europæiske Side meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke for Nordevropas Vedkommende; dette gælder ogsaa om Kysten mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira er Storme fra Retninger mellem S. og SV. ikke sjældne. Paa de Kanariske Øer kommer de fremherskende Vinde fra Retninger mellem NNO.—NNV., dog forekommer der ogsaa Storme fra SØ.—SV., hvis Anmarsch tilkendegives ved stærkt Barometerfald; stærkt tiltagende Lufttryk tyder paa Østvindenes Genindtræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppigt Vinde mellem N. og NØ.; Syd derfor ved Sierre Leone Kysten hersker der megen Vindstille, men ogsaa ret ofte nordvestlige Vinde og endvidere udpræget Land- og Søbrise. SV. Monsunens Omraade rækker næppe længere mod Vest end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko og indtil Kamerun kan man i Februar nu og da vente Harmattan, en tør, voldsom og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som i den Del af Havet, der ligger Vest for Sahara, medfører Nødfald af Støv. Maksimum for dette Støvfald ligger i Februar Maaned

med c. 34 pCt. af de samlede Iagttagelser, og det usigtbare Vejr, som dette medfører navnlig for de Kanariske Øer har ofte givet Anledning til betydelige Søulykker.

Vindstille Bæltet mellem de to Passater er i Februar temmelig smalt selv i Nærheden af den afrikanske Kyst.

Paa den amerikanske Kyst er Fralandsvinde i afgjort Overvægt paa højere Bredder. Vinterstormene ved de forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere trækker Vinden sig næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. til NV., og i Stedet for Regn falder ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Den samme Karakter beholder Vejrliget, naar bortses fra Snefaldet, selv lige ned til Bermudas.

I Meksikobugten er „Northers“ nu sjældnere, men Sydvestvinde meget hyppige.

Storme er i Februar endnu næsten lige saa hyppige som i Januar. Gennemsnitsstormhyppigheden paa Damperuterne paa de højere Bredder tiltager ogsaa nu fra Øst-siden og Vest efter indtil Midten af Oceanet; ovre ved det amerikanske Fastland tager den dog atter tydeligt af. Af særlig Betydning er Forskellen i Stormhyppighed mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10 pCt. til 20 pCt.) og selve Golfstrømmen samt de Egne, der ligger Syd for denne, hvor Stormhyppigheden gaar op til 29 pCt.

Taaage. Januar og Februar er de taagefattigste af Aarets Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Temperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren, men særlig fordi kolde NV. Vinde forekommer hyppigere end fugtige og varme SV. Vinde. Kun hist og her, navnlig over Grundene paa den amerikanske Side, overskrides en Taaagehyppighed af over 10 pCt.

Is. Drivisen trænger i Februar som oftest temmelig rask frem mod Syd og Sydøst; dog ligger Drivisens Februargrænse gennemsnitlig endnu 100 Kml. Nord for Damperuterne til New York.

## Jærnbanebroen ved Aalborg.

Vi har fra Hr. Skibsfører Kusk Jensen modtaget følgende:

„Dansk Søfartstidendes“ Redaktion bedes om muligt at afse Plads til følgende angaaende Jærnbanebroen ved Aalborg, da den tiltagende Land- og Søtrafik gør det nødvendigt, at der snarest mulig træffes Foranstaltninger til en hurtigere Aabning og Lukning af Broen. Denne Sag har jo oftere været fremdraget i de senere Aar, uden at Mangleterne dog er blevene afhjulpne, men jeg tror, at der for længe siden vilde være sket Forbedringer, hvis det havde staaet Vedkommende klart, hvor fortvivlede Forholdene er. For ikke at faa Skyld for Overdrivelser, fremsættes her nogle tørre Tal.

Broen befares daglig af følgende Tog (hvor Tallene er fede, menes Tiden mellem Kl. 6 Aften og Kl. 6 Morgen):

Ankomst til Aalborg	fra Frederikshavn	5,01
Afgang fra	til Sæby	6,00
—	- Fjerritslev	6,15
—	- Frederikshavn	7,43
Ankomst til	fra Sæby	8,07
—	- Fjerritslev	8,18
—	- Frederikshavn	8,39
Afgang fra	til Frederikshavn	9,05
—	- Fjerritslev	9,25
Ankomst til	fra Sæby	9,34
Afgang fra	til Sæby	9,40
—	- Fjerritslev	10,20

Afgang fra Aalborg	til Sæby	10,33
Ankomst til	— fra Fjerritslev	12,08
Afgang fra	— til Frederikshavn	12,57
—	- Fjerritslev	1,45
Ankomst til	— fra Fjerritslev	1,39
—	- Frederikshavn	2,10
Afgang fra	— til Sæby	3,00
Ankomst til	— fra Sæby	3,22
Afgang fra	— til Frederikshavn	3,48
—	- Fjerritslev	5,06
—	- Sæby	5,22
Ankomst til	— fra Frederikshavn	6,59
—	- Fjerritslev	7,28
—	- Fjerritslev	7,14 *)
—	- Sæby	7,42
Afgang fra	— til Frederikshavn	7,57
Ankomst til	— fra Frederikshavn	8,19
Afgang fra	— til Frederikshavn	8,55
—	- Fjerritslev	9,15
—	- Sæby	9,26
Ankomst til	— fra Fjerritslev	11,49 *)
—	- Sæby	12,24
—	- Frederikshavn	1,08

Foruden disse planmæssige Tog, befares Broen af Ekstratog og Godstog og ikke sjælden af et ledigt Lokomotiv. Endvidere maa det erindres, at Broen lukkes 10 Minutter før den planmæssige Ankomst og i hvert Fald ikke kan være aabnet igen før c. 5 Minutter efter at Toget er kommen over Broen, samt at det jo tager en Del Tid for Toget at køre over med langsom Fart, og lægges saa hertil, at Togene ikke sjælden er forsinkede, hvorved der slet ikke levnes Tid til at aabne Broen, før det eller de paafølgende Tog ogsaa er kommen over, saa er det indlysende, at selv om Brobetjeningen er aldrig saa flink, vil den umulig med Haandkraft kunne naa at holde Broen aabnet en rimelig Tid, saa at Skibene kan komme igennem. Hertil kommer, at der ikke paa selve Svingbroen findes Telefon eller andet hurtigt Meddelelsesmiddel, hvorved man fra Stationerne kan underrette Brobetjeningen om eventuelle Forsinkelser og derved hindre, at Passagen spærres i Anledning af Tog, der slet ikke er i Nærheden. Broen skal kun aabnes i Tiden mellem Solopgang og Solnedgang, og det er, som førnævnte Ankomsttider viser, ogsaa paa den Tid, at de fleste Tog passerer, og at al Sejlads foregaar gennem Broen, uagtet man godt kunde fortsætte Øst efter hele Natten.

Fjorden er paa en lang Strækning Øst og Vest for Broerne kun mellem 600 og 700 Alen bred og 6 til 7 Favne dyb med blødt Mudder og Græs, som kun giver daarlig Holdegrund for Ankring af de Skibe, der ikke kommer igennem. Selv bortset fra den stærke Strøm, der som oftest løber, er det vanskeligt nok for Smaaskibe at komme i Gang igen, naar der er Kuling, og helt umuligt er det oftest for større; disse søger derfor at holde sig under Sejl, men er der ret megen Kuling og Strøm og flere Skibe samtidig, er det ofte ugørligt at holde den gaaende i den lange Tid, Broen er lukket.

Hvor store økonomiske Tab, Broen foraarsager Søfarende daglig, lader sig vel næppe beregne, men det hænder jævnlig, at Skibe maa ankre Vest for Broen henimod Aften med vestlig Vind; havde de kunnet komme gennem Broen, vilde de næste Dag, til samme Tid, de nu kommer gennem Broen, have været i Sverrig, Skagerak eller Sundet. Skibe, som kommer Øst fra, maa ligeledes ofte ankre for Broerne og gaa glip af en god Vind, der kunde have ført dem langt op gennem den vanskelige Limfjord.

I Udlandet faar Jærnbanebroer ikke Lov at spærre Trafiken; der lægges de, hvor det kan lade sig gøre, saa højt, at Skibene kan gaa under, og de, der ligger

\*) Sen- og Helligdage.

saa lavt, at Skibene ikke kan gaa under, aabnes ved mekanisk Kraft. Paa Firth of Forth i Skotland lidt Vest for Alloa er bygget en lignende Bro som Jærnbanebroen ved Aalborg med Svingbro, og alle Henvendelser fra Søfartens Side om at faa Forholdene forbedret, fandt kun døde Øren (i Storbritannien er Jærnbaner og Broer private Selskabers Ejendom), uagtet 16 eller 17 Skibe havde Havari der, og 4 af dem sank som Følge af Kollisionen; men for c. 4 Maaneder siden tørnede en Skonnert mod en af Pillerne, som knækkede, hvorved den ene Side af Broen faldt i Vandet. Et lignende Tilfælde ved Aalborg Jærnbanebro vilde være en Nationalulykke og paa én eneste Dag foraarsage Tab for langt mere end den Foranstaltning vil koste, der her er Tale om, og selv om den paatrængende nødvendige Forbedring ikke absolut kan sikre mod Uheld, tjener den dog til at formindske Risikoen betydeligt baade for Bro og Skibe, saa jeg tror det vil være i alle Parters Interesse at anbringe mere tidssvarende Kraftmidler til at aabne og lukke Broen samt at sætte den i Rapport med Stationerne.

*Jens Kusk Jensen.*

## Engelske Sørretssager.

Ved Court of Session i Edinburgh blev d. 13. Januar afgivet Forklaring i Sagen mellem Aktieselskabet Aalborg Dampskibsselskab og Havnemyndighederne i Newcastle.

Det indstævnte Dampskibsselskabs Damper „Knud“ kolliderede d. 20. November 1902 i Newcastles Havn med Dampskibet „Swaledale“ og sank indenfor Havnens Grænser. Sagsøgerne, de ovenfor nævnte Havnemyndigheder, tog i Overensstemmelse med § 42 af Tyne Improvement Act, 1890, og efter derom afgiven Kendelse, Vraget i Besiddelse og sørgede for, at det blev hugget op og fjærnet, og at Vraggodset blev solgt. Totaludgifterne ved alle de herhen hørende Forretninger beløb sig til ialt 5,544 £ 1 sh. 6 d. Ved Salget af Vraggodset indkom et Beløb af 1,054 £ 17 sh. — til Rest bliver altsaa et Beløb af 4,489 £ 4 sh. 6 d., for hvilket Sagsøgerne krævede Dækning hos det nævnte Dampskibsselskab, idet de samtidig hævdede, at Vraget dannede en meget farlig Hindring for Sejladsen.

Det indstævnte Selskab hævdede derimod, at „Knud“ ophørte at være dets Ejendom, da den var bleven Vrag, eftersom den blev abandonneret. Endvidere benægtede de, at Kollisionen havde fundet Sted indenfor Grænserne for den Havn, for hvilken Sagsøgerne var Havnemyndigheder, og forklarede, at saa vel Kollisionen som „Knuds“ efterfølgende Undergang skete udenfor Havnens Grænser. Endelig paastodes det fra det indstævnte Selskabs Side, at dette i hvert Fald ikke kunde gøres ansvarlig for det Beløb, der var bleven udlagt af Sagsøgerne, fordi disse ikke havde givet Indstævnte nogen som helst Underretning om, hvad de agtede at foretage sig.

Efter at Forklaringen var afsluttet, gik Sagen til Proces.

Ved Exeter County Court sagsøgte Kaptajn William Tyrrel, Fører af Skonnerten „Richard Fischer“, d. 11. Januar Firmaet Renwick & Co. til Betaling af 72 £ i Fautfragt. Sagsøgeren havde indskibet en Ladning Kul fra Hull til Topsham, og hans Skib plejede sædvanligvis at rumme fra 300 til 320 Tons. Ved den paa-gældende Lejlighed var Ladningen imidlertid 7 pCt. mindre, fordi den bestod af en Art Kul, vaskede Nøddekul, som havde været underkastet en særlig Behandling forinden Afskibningen, og som ikke vejede saa stærkt til. Som Følge heraf gjorde Sagsøgeren Fordring paa Fautfragt.

Fra de indstævntes Side gjordes herimod gældende, at vaskede Nøddekul altid afskibedes som Kul, skønt de

var noget lettere end harpede Kul, og til Støtte for denne Paastand førtes en Række Vidner fra ledende Grubeselskaber og Søfartskredse.

Ved Dommen, der frifandt de Indstævnte, udtalte Dommeren, at Kul var en almindelig Betegnelse, der omfattede alle Arter af Kul, og at vaskede Nøddekul ikke kunde undtages fra denne almindelige Benævnelse. Hvis vaskede Nøddekul formindskede et Skibs Lasteævne, som de utvivlsomt gjorde, maatte Skibsrederne tage Forholdsregler derimod, inden de undertegnede Certepartiet, og den foreliggende Sag burde i saa Henseende tjene til Advarsel.

## Fragtmarkedet.

Det i vor forrige Beretning omtalte store Begær efter prompt Tonnage for Kul til hollandske og tyske Havne er, til Trods for at Strækjen i Westphalen stadig ikke er afsluttet, taget kendeligt af, hvilket i Forbindelse med mere end rigelige Tilbud af Tonnage har fremkaldt en saa stærk Nedgang, at Raterne, medens dette skrives, igen er omtrent lige saa langt nede som inden Strækjens Begyndelse. Fra Tynen er der f. Eks. igen flere Gange sluttet til 3/9 Rotterdam, 4/ Weseren, men baade direkte og indirekte har den Westphalske Kulstrækje alligevel haft sin Betydning for Skibsfarten, og det i gavnlig Retning. Til Middelhavet er Fragterne faste og højere, hovedsagelig paa Grund af de usle Returfragter herfra og fra Sortehavet, og der er i den forløbne Uge bl. a. sluttet til 6/3 à 7/ Cardiff/Genua eller Neapel, Frcs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 7/9 à 8/ Venedig, 7/ Tyne/Girgenti, 6/9 Aleksandria. Hvad nu de øvrige Hjemfragter angaar, da er de alle, med Undtagelse af La Plata, svagere, og det er i Øjeblikket umaadelig vanskeligt, ligegyldig i hvilken som helst Retning, at placere en prompt Baad for en Rejse, hvorpaa der er Fortjeneste.

Det østlige Marked er meget uregelmæssigt. Bombay og Kurrachee er flove paa Basis af kun 14/ til udsøgt Havn pr. Februar fra førstnævnte Plads, hvorimod Calcutta har udfoldet en Del Liv og bl. a. betalt 22/6 Dødvægt til to kontinentale Havne, 25/ Jute til Dundee, ligesom nogle Baade sluttedes med Kul i de lokale Farvande. Rispladserne har ogsaa fragtet ret livligt til omkring 23/9 O. C., 12/6 én, 13/ to japanske Havne. For Palmekærner fra Madras Kysten betalt 25/ pr. Februar til Marseille, og for Sukker fra Java sluttedes der for Maj/Juni Lastning til 26/9 U. S. eller Evropa.

Sortehavet har yderst lidt at byde paa. For enkelte Dampere af „handy“ Størrelse betales 8/3 à 9/ N. C. fra Theodosia, Novorossisk eller Nikolajeff, prompt Lastning, hvorimod „berth“ Raten fra Odessa kun er 6/9 à 7/ til udsøgt Havn. Korntilførslerne til Odessa er utilfredsstillende, men til de andre forannævnte Havne er de bedre. Fra Azoff er der for Lastning til Foraaret gentaget 9/9 „any“ for et Par Baade.

Middelhavet har taget en Del Tonnage op, men Fragterne er fremdeles meget tarvelige, idet Befragterne, grundet paa Sortehavets Mathed, har kunnet faa Baade ganske til deres egne Rater. For Erts med „free despatch“ sluttedes der til 5/3 Carthagera/Middlesbro, 5/6 Aguilas/Glasgow, 6/9 Ergasteria/Rotterdam, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Almeria/Cardiff, 9/ Huelva/U. S. og for Fosfat betales 6/ Bona/Antwerpen. Sidst betalte Rater fra Aleksandria for Bomuldsfrø er 7/ U. K. Ordre, 8/ direkte Havn pr. Februar, medens Smyrna sluttede til 8/6 Dødvægt Bristol. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandret smaa paa Basis af 3/9 til Cardiff, 4/3 Middlesbro, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har meget lidt at byde paa nu, og Raterne er lavere end for en Uge siden. Golfen tog kun faa Baade, og paa Netto Charter sluttedes der sidst til 10/9 U. K. eller Kontinentet, hvilket er en Tilbagegang af 3 à 6 d. i Ugens Løb. Træfragterne er ogsaa



fløve; 85/ betales Mobile/Gibraltar og Aberdeen. Kornlaster er yderst knappe; kun fra Atlanterhavspladserne sluttedes nogle faa Baade, og der betales 2/10½ New York/Oporto, 2/6 Filadelfia/Cork f. O. samme Rate Danmark, en Havn, 2/7½ to Havne. For Petroleum placeredes nogle Baade til Kina og Japan til 21½, à 22 Cents, kun én Losseplads. De kanadiske Træpladser viser meget lidt Liv. Konkurrencen fra Rutebaadene Side er betydelig, og Befragterne er gennemgaaende tilbageholdne.

La Plata Markedet har absorberet et temmelig anseeligt Antal Dampere i Ugens Løb til Rater varierende mellem 17/6 og 18/6 pr. Februar/Marts fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 16/6 og 17/ fra Buenos Ayres, 17/3 og 17/9 Bahia Blanca, og Tønen maa fremdeles betegnes som fast. En Del Baade sluttedes med Kul til La Plata til 7/3 fra Cardiff.

Østersømarkedet er uforandret flovt. Riga er nu ganske lukket, og det er kun Windau og Libau, som tager nogen Tonnage af nævneværdig Betydning, men Raterne er kun smaa, da det rigelige Opbud af Dampere forhindrer enhver Opgang. Kornraten fra Libau er kun 8½ d. London eller Rotterdam, og 9 d. noteres fra Windau til Hamburg eller Weseren. For Hør fra sidstnævnte Plads betales næppe over 17½ Frcs. Dunkerque eller Ghent, og det er kun med Vanskelighed, at denne Rate nu lader sig gennemføre, hvorimod der for en Uge siden nok kunde betinges 18. Ved Reval er der megen Is, og Dampene har haft betydelige Vanskeligheder ved at naa ind i Havnen. Desuden har Arbejderstrejken baade i Reval og i Libau forsinket de derliggende Dampere en hel Del, idet der i flere Dage ikke er blevet rørt en Haand til Lastning og Losning. I Følge de senest indløbne Efterretninger er Arbejdet i Reval nu atter genoptaget, og i Libau vil forhaabentlig Strejken, naar dette læses, ligeledes være forbi. De tyske Pladser har kun faa Laster. Königsberg noterer 1/1½ Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, 5/ à 5/6 for Sveller til London eller Østkysten, hvilket ogsaa kan faas fra Danzig eller Memel.

I Kulmarkedet har ikke den Stigning i Raterne, vi i forrige Uge kunde notere, holdt sig for Nord- og Østersømarkedets Vedkommende; derimod er Efterspørgslen til Middelhavet livligere, og Raterne dertil er fastere og højere. Fra Cardiff er der sluttet til 6/3 Pillau, 4/6 à 5/ Hamburg, 7/ Barcelona, 7/6 Triest, 6/4½ à 6/6 Port Said, 6/9 Aleksandria, 15/ Hongkong, 5/3 Las Palmas, 7/ à 7/3 River Plate. 7/ à 7/3 La Plata. Fra Tynen eller Blyth er Raterne nu nede paa 3/9 à 4/ Rotterdam, 4/ à 4/3 Emden, Weser, 3/9 à 4/3 Kjøbenhavn eller Aarhus, medens de til Middelhavet er højere paa Basis af 7/ Barcelona, 6/3 à 6/6 Genua eller Savona, 6/6 à 7/ Sicilien, 6/9 Aleksandria. Fra Firth of Forth sluttedes til 4/6 à 5/ dansk Provinshavn, 4/ à 4/3 Swinemünde, 4/ à 4/6 Holland, 4/3 à 4/9 Emden eller Weser, 4/6 Hamburg, 6/10½ Genua, 7/1½ Nizza.

Fragtmarkedet for Sejlere staar vedblivende noget stille, nu og da bliver der sluttet nogle Skibe, men noget Liv i Forholdene mærker man ikke. Königsberg optager stadig Skibe pr. Foraar til samme Rater. Danzig synes derimod meget tilbageholden.

ab Stolpmünde noteres Rug til Danmark pr. Marts til 4½ Mark, pr. sidste Halvdel Februar til 5 Mark.

ab Colberg blev sluttet et enkelt Skib for Rug til Sundhavn til 5½ Mark.

ab Stettin noteres pr. f. o. w. til Danmark, Hertugdømmerne 4 à 4½ Mark, Papenburg, Oldenburg 6 à 6½ Mark, alt Rug; til Kotka, Wiborg, Raumo 70 à 75 Pf., til Königsberg 47½ à 50 Pf., alt pr. F. Cement.

ab Rostock bydes ligeledes vedvarende Laster ud til Danmark, Sundhavn 3½ à 4 Mark for Hvede, Afledning pr. Marts.

ab danske Provinshavne er det ogsaa ret stille; der skal være sluttet Kallundborg/Kjøbenhavn 15 Øre, Byg; fra Aarhus skal der have været nogle Ladninger

Majs, saaledes blev der sluttet til Assens 18 Øre, til Warberg 20 Øre pr. Ctnr.

ab Kjøbenhavn har ikke været meget livlig; til Falkenberg skal være afsluttet til 25 Øre for Bomuldsfrøkager, og der bydes Majs til Stubbekjøbing 16 Øre og Gødning Kastrup/Aalborg 15 Øre.

ab Bøttenhavet. Foraarsbefragtingerne er i fuld Gang, der noteres 18 à 19 Mark fra Sydbotten, 20 à 22 Mark fra Nordbotten til Danmark.

ab Sandefjord — Leithfjord kort Props 15/, Tyne, Sunderland Bjælker 17/.

ab Laurvig — Østkyst, Kulhavn Bjælker 17/ à 18/, til Warnemünde Granit 7 Mark.

ab Blyth — Skien, Laurvig, Kul £ 4.10.0.

## Generalforsamlinger.

### Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening

afholdt den 16. Januar sin aarlige Generalforsamling. Formanden, fhv. Skibsfører C. Borg, aabnede Mødet, og Kassereren, pens. Lods I. Theis fremlagde det reviderede Regnskab, der udviste et Medlemsantal af 71 ordinære Medlemmer, 45 ekstraordinære Medlemmer. Et Medlem, fhv. Skibsfører Jan D. Jans er afgaaet ved Døden. 20 Enker havde i Aarets Løb modtaget Pension. Enkekassens Status viste en Beholdning af 18,400 Kr. i rentebærende Papirer og 42 Kr. i Kontanter. Regnskabet godkendtes. Derefter foretoges Valg af Bestyrelsesmedlemmer; de fratrædende: Formanden, fhv. Skibsfører C. Borg, Kasserer, pens. Lods I. Theis, og Skibsf. Th. Friis samt Revisor, Skibsf. Isbr. Schmidt genvalgtes.

### Seassuranceforeningen „Marstal“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Mægler Alb. E. Boye oplæste Regnskabet, der godkendtes. Aarsregnskabet balancerer med Kr. 15,762.30, medens Statusopgørelsen den 8. Januar 1905 balancerer med Kr. 36,211.40. Det vedtoges efter Sædvane at stille indtil Halvdelen af Kassens Reservefond til Disposition i indeværende Aar for eventuelle Havarier eller Forlis.

Som Medlem af Besigtelseskommissionen valgtes Skibsfører Hermann Kromann og til Bestyrelsesmedlem Skibsfører Jens Hansen. Revisorerne genvalgtes.

Mægler Alb. E. Boye omtalte Lovenes § 27. I Fjor vedtoges det at ændre nævnte Paragraf, og Bestyrelsen foreslaar derfor nu, at Paragrafen, som den blev vedtaget i Fjor, sættes ud af Kraft og betragtes som aldeles ikke gældende, hvorefter Skibene behandles efter den gamle § 27. Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Derefter forhandlede man om Affattelsen af en ny § 27. Der forelaa 3 Forslag.

- 1) § 27 af 25. Februar 1902 indsættes i Stedet for § 27 af 20. Januar 1904.
- 2) Et Forslag fra d'Hrr. E. Hansen og H. Schmidt med flere.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen: § 27 af 20. Januar 1904 udgaar, og i Stedet for indsættes: „Skibe, som i Vintermaanederne er oplagte i gode, sikre Havne indenfor de i § 20 bestemte Grænser, er fritagne for at betale Vinterpræmie for hver ½ Maaned, regnet fra 1. til 15. og 16. til Udgangen af Maaneden, naar Skibet henligger stille og ikke laster eller losses eller ligger under Havari.

Hr. Alb. E. Boye anbefalede Bestyrelsens Forslag.

D'Hrr. E. Hansen og H. Schmidt tog deres Forslag tilbage, hvorefter Bestyrelsens Forslag vedtoges, vistnok enstemmigt.

### Den ny Sømandskasse i Marstal

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling. Det vedtoges i Fremtiden at stoppe Tilgang af ny Medlemmer til Kassen. For Tiden findes der 425 Medlemmer med ikke mindre end

204 Pensionister, hvoriblandt over 100 Mennesker mellem 70—90 Aar. Pensionen er aarlig 20 Kr.

### Thurs Sygekasse for Søfolk

har holdt sin ordinære aarlige Generalforsamling. Regnskabsføreren oplæste det reviderede Regnskab, hvilket godkendtes. Kassens Fond bestaar for Tiden af Kr. 4,256.33. I det forløbne Regnskabsaar har 119 Skibe med deres Mandskab været indtegnede, Kr. 1,535 er udbetalte, og Fonden har haft en Tilvækst af Kr. 640.

Skibsreder Fritz Rasmussen afgik efter Tur som Bestyrelsesmedlem, men genvalgtes; ligeledes genvalgtes til Revisorer Sejlmager Jørgensen og Skibsfører R. Hansen. Den aarlige Præmie er 3 Kr. pr. Mand i Fart indenfor Europa og 4 Kr. 20 Øre udenfor.

## Fra Sø og Land.

De nu afsluttede Maskinisteksaminer paa Orlogsværftet forløb, efter hvad der meddeles os, saaledes:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 15, hvoraf bestod 12. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 100, hvoraf bestod 76. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig 39, hvoraf bestod 28. Til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag indstillede sig 4, der alle bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag indstillede sig 13, hvoraf bestod 10. Til den udvidede Maskinisteksamens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 36, hvoraf bestod 27.

Paa Statsskibsværftet i Brooklyn bygges der for Tiden et saakaldt „Reparationsskib“, som dog ikke skal kunne bevæge sig frem ved egen Kraft, men er bestemt til som Pram at fastgøres til Skibe, der skal repareres. Denne Pram vil blive 34 m. lang og 11 m. bred. Paa Dækket vil der blive anbragt en 10 t-Kran, og under Dækket skal Værktøjsmaskinerne opstilles. Desuden vil Skibet blive forsynet med et Anlæg for elektrisk Belysning og et Trykluftanlæg. Ogsaa paa selve Værftet vil dette svømmende Værksted finde Anvendelse ved Reparationer, som skal udføres hurtigt, da Vejen fra Vandet til de egentlige Værksteder paa Landjorden er meget lang.

(Z. d. V. deutscher Ing.)

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag d. 8. Febr. 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 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 Lodseddelt kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

### Ugens Havarier.

\* Kattedag, Bjærgningsdpsk., indkom hertil den 25. Jan. for at reparere en Skade paa Dampspillet. Skaden er opstaaet under Bjærgningen af Dpsk. „Beacon Light“, der ligger strandet ved Tornby.

Fix, Dpsk. af Stavanger, har, paa Rejsen fra Stettin til Manchester med en Ladning Stykgods, været paa Grund ved

Falsterbo. Fix er indkommet hertil med Skade i Bunden og Vand i Bagbords Tank. Losser og reparerer.

Esther, 3-m. Skonnert af Skive, er den 24. Januar returneret til Leith med en Del oven Bords Skade og knust Baad. Esther afsejlede den 10. Januar fra Leith bestemt til Rio Grande med en Ladning Kul, men mødte i Nordøen stormfuldt Vejr, der tilføjede Skibet ovennævnte Skader og tvang det til at vende om.

Albertine, Skonnert af Marstal, er den 20. Januar, paa Rejsen fra Rügenwalde til Horsens med en Ladning Korn, indkommet til Nyborg med Tab af Ankere, Kæder og Sejl og med Storbommen brækket. Skibet reparerer i Nyborg.

Esbern Snare, Dpsk. af Odense, har i Kaiser Wilhelm Kanal været i Kollision med en anden Damper og er stærkt beskadiget indkommet til Kiel. Skibet var paa Rejsen fra Hamburg til Vejle og Aarhus.

Olga, Fiskekutter af Frederikshavn, har ved Marens Rev været i Kollision med Dpsk. Harald Haarfager. Olga mistede Bovsprydet og fik Stævnen knust og indkom til Frederikshavn.

Kursk, Dpsk. af København, er den 28. Januar indkommet til Gravesend med Skade paa Styrbords Laaring efter at have været i Kollision med det engl. Dpsk. „Golfer“, der fik en Del Skade om Styrbord.

Frederikshavn, Bjærgningsdpsk., har under Forsøgene paa at bjærge Dpsk. „Beacon Light“ faaet sit Dampspil ødelagt og er afgaaet til København for Reparation.

Bjørn, Dpsk. af København, ankom den 26. Januar til Antwerpen fra Riga efter en meget haard Rejse. Nogle Nit-ter i Pladerne under Vandlinjen løsnede sig under Skibets voldsomme Arbejden i Søen, og der er derved trængt noget Vand ned i Lastrummet. Bjørn reparerer i Antwerpen.

Beacon Light, Dpsk. af Liverpool, strandet ved Tornby, staar i Havstokken. Den senere Tids orkanagtige vestlige Storme har besværliggjort Bjærgningsarbejdet for Svitzers i høj Grad, og det menes at have lange Udsigter med Bjærgningen.

Guldborg, Dpsk. af København, har ved Ghent den 22. Januar været i Kollision med en Muddermaskine, der sank.

Olna, Dpsk. af Leith, strandet og sunket ved Nygrund. Paa Grund af Storm har Bjærgningsarbejdet maattet indstilles i længere Tid; det er nu atter optaget. Der er kastet c. 500 Tons Kul.

Baron Stjernblad, Dpsk. af København, kom den 19. Januar paa Rejsen fra Reval i Taage paa Grund i Nærheden af Scheuven Fyr ved Antwerpen, men kom atter flot efter at have kastet nogle Fade af Dækslasten over Bord. Senere stødte Skibet atter paa Grund, men kom ogsaa denne Gang flot uden Assistance.

Ragnhild, 3-m. Skonnert af København, ankom den 30. Januar til Queenstown fra Buenos Ayres med Tab af Fokkemasten, Storstangen og Klyverbommen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Tremastet Skonnert „Amete“ af Fanø, som for Tiden er paa Bedding i Flydedokken i Svendborg for at faa sin Kobberforhudning aftaget og blive kalfatret, er bleven solgt til Marstal for en Købesum af 14,000 Kr. Da Skibet i Fjor ankom med en Ladning Tømmer, var det første Gang, siden det blev bygget i 1882, at det var i Danmark.

(„Svdb. Amtst.“)

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Reishaleøen er den 28. Januar et nyt Dampskib, Værftets Bygge-Nr. 238, løbet af Stablen. Skibet bygges for Regning A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 og skal benyttes paa Ruten København-Rønne; det er 170' langt, 27' 6" bredt, 11' 9" dybt og forsynes med Triple Ekspansions-Maskine, der vil give det en Fart af 12 Knob i Timen.

Ligesom samme Selskabs Damper „Bornholm“ vil ogsaa dette Skib, der fik Navnet „Skandia“, faa en særdeles smagfuld Passager Udstyrelse og blive forsynet med al moderne Komfort.

Lørdag den 28. Januar blev paa Flensborg Skibsværft en Damper sat i Vandet; Skibet, der er bygget til

det tyske Dampskibsselskab Hansa, er en Fragtdamper og fik Navnet „Ebernborg“. Dens Hoveddimensioner er: Største Længde 402' 0", Bredde 51' 9", Dybde (moulded) 27' 6", Bæreevne c. 6,100 Tons.

Flensborg Skibsværft har i disse Dage kontraheret med Rederiet A. Kirsten i Hamburg om Bygningen af en Fragt- og Passagerdamper paa c. 1,400 Tons.

Østasiatisk Kompagni og Vestindisk Kompagni har solgt henholdsvis Damperne „Prins Valdemar“ og „St. Domingo“ til Russisk-Østasiatisk Kompagni, hvorfra Skibene er overgaaet i den russiske Regerings Besiddelse.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** (Sluttet 31. Januar.)  
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 30. Januar. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 19. Januar til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Bordeaux 30. Januar. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 25. Januar. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Cardiff 23. Januar til Libau. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 28. Januar. — Axelhus, Skow, ank. til Bergen 28. Januar. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Antwerpen 22. Januar. — Beira, Lunge, afgik fra Swansea 25. Januar til Marseille. — Ceres, da Cunha, ankom til Libau 26. Januar. — Chr. Broberg, Nielsen, passerede Gibraltar 29. Januar hertil. — Dagmar, Larsen, afg. fra Dartmouth 25. Januar til Sevilla. — Douro, Mortensen, ankom til Windau 21. Januar. — Florida, Ørum, afgik herfra 15. Januar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 24. Januar. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Cardiff 28. Jan. hertil. — Hekla, Egense, ank. til New York 30. Jan. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristianssand 27. Jan. til New York. — Hengest, Harder, afg. fra Blyth 27. Jan, ankom hertil 30. Januar. — Hjelm, Simonsen, ank. hertil 27. Januar. — Holar, Ørsted, afgik fra Pillau 31. Januar hertil. — Island, Holm, afgik fra New York 20. Januar hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Genua 29. Januar til Neapel. — Jolantha, Christiansen, ankom til Reval 27. Januar. — Kasan, Hansen, ank. hertil 26. Januar. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 28. Januar hertil. — Kiew, Christiansen, ankom til London 30. Januar. — Kursk, Gommesen, ank. til London 27. Januar. — Louise, Kruse, ank. til Pillau 30. Januar. — Louisiana, Andresen, afgik fra Baltimore 19. Januar hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. til og afgik fra Halifax 28. Januar til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. til Danzig 30. Jan. — Moskov, Meldahl, afg. fra Pillau 31. Jan. hertil. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Stettin 28. Januar. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Hull 29. Jan. til Windau og Libau. — O. B. Suhr, Frisette, ankom til Reval 17. Januar. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 21. Jan. — Perm, Christensen, ankom til Libau 27. Jan. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 23. Januar. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 29. Januar. — Rita, Schibbye, ankom til Stockholm 25. Januar. — Seine, Damp, ank. til Bordeaux 30. Januar. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 23. Januar til New York. — Thyra, Fischer, ank. til Windau 30. Jan. — Valdemar, Johnsen, ank. til Landskrona 28. Januar. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Hull 30. Januar. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 23. Januar. — Skalholt, Larsen, ankom hertil 23. Januar. — Fix ankom hertil 25. Januar — Ceres ankom hertil 31. Januar.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Libau 30. Januar. — Frode, Meyer, afgik fra London 31. Januar. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 23. Januar. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afgik fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahncke, ankom til Malmø 23. Jan. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Januar. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 20. Januar. — Ragnar, Holst, ank. til Windau 31. Januar. — Skjold, Risø, ankom til Kjøbenhavn 28. Januar. — Magnus, P. L. Petersen, afg. fra Aarhus 29. Januar. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Libau 25. Jan. — Svend II, Riber, afgik fra Gulpport 29. Jan. — Harald, Hveysel, ank. til Buenos Ayres 15. Januar.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til South Shields 31. Jan. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Libau 15. Januar.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ankom til Methil 26. Januar. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Windau 31. Jan.

— I. N. Madvig, Hahn, ank. til Dunkerque 26. Januar. — Hamlet, Reese, ankom til Bremen 29. Januar. — Helge, Poulsen, ankom til Bremen 29. Januar. — Rolf, Olsen, ank. til Burntisland 30. Jan. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Rouen 24. Januar.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Kiel 29. Jan. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Burntisland 27. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Reval 19. Januar. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Newcastle 21. Jan., bestemt til Odessa. — Harald Klitgaard, Thorsøe, afgik fra Hamburg 23. Januar. best. til Newcastle. — Russ, Rasmussen, ank. til Pensacola 29. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 11. Januar, best. til Buenos Ayres. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Newcastle 28. Januar.

**Heimdal.** Anine, Leth, ank. til Antwerpen 29. Januar. — Kamma, Løffer, ankom til Almeria 27. Jan. — Martha, Christensen, ankom til Huelva 31. Januar. — Elna, Rathje, afg. fra Swansea 26. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra Aguilas 23. Jan. — Simone, Jørgensen, afg. fra Glasgow 19. Januar. — Jeanne, Lagesen, ankom til Tunis 30. Jan. — Helga, Møller, ankom til Sunderland 26. Januar.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jeppesen, passerede Konstantinopel 28. Januar, ankom til Novorossisk 31. Januar. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Algier 27. Jan. — Væring, Krohn, pass. Konstantinopel 26. Januar.

**Vesterhavet.** Nautik, N. Nielsen, afgik fra South Shields 27. Jan., ankom til Hull 28. Januar. — Nordsoen, Gram, afg. fra Aberdeen 30. Januar, best. til Burntisland. — Nexos, Basse, afg. fra Burntisland 25. Januar, ankom til Emden 28. Jan. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bremerhaven 28. Jan., best. til Reval. — Cito, P. Nielsen, ank. til Reval 26. Jan. — Napoli, Christensen, afgik fra Dundee 28. Jan., ank. til Leith 29. Januar. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Hull 27. Jan., ank. til Bremen 29. Jan. — Dagmar, Hansen, afg. fra Dunkerque 25. Jan., ank. til Burntisland 28. Jan. — Neptun, Knudsen, afg. fra Newcastle 30. Jan., best. til Antwerpen. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Kiel 27. Januar, ank. til Aalborg 29. Januar. — Alfa, Iversen, afgik fra South Shields 27. Jan., ankom til Methil 29. Januar.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til Nizza 26. Januar. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Cardiff 27. Januar, bestemt til Bona.

**Nordsoen.** Nordland, Petersen, ankom til St. Thomas 12. Januar. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Rotterdam 27. Januar. — England, Andresen, ankom til London 30. Jan. — Holland, Lund, ankom til Boness 29. Januar. — Rusland, Møller, ankom til Libau 24. Januar.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Newport News 24. Januar. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 20. Jan. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. London 28. Januar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, ankom til Antwerpen 26. Januar.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, ankom til Hamburg 29. Jan. — Astoria, Neergaard, afgik fra Swinemünde 25. Jan., ankom til Stettin 25. Januar.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Frederikslavn 30. Jan., bestemt til Burntisland.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Korsør 28. Januar, best. til Grangemouth.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Neufahrwasser 27. Januar, bestemt til London. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Montevideo 30. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Newcastle 26. Jan. — Fredensborg, Lund, ank. til Bremerhaven 30. Januar. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Corcubion 30. Januar, bestemt til Ardrossan. — Kronborg, Hveissel, pass. Ouessant 29. Jan., best. til Algier. — Rosenberg, Matzen, ankom til Kjøbenhavn 28. Januar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Libau 23. Jan. — Søborg, Fischer, afgik fra New Orleans 23. Januar, best. til Kbhvn. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Porman 29. Januar. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Rotterdam 30. Januar.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Newcastle 26. Jan. — Klampenborg, Jensen, ankom til Windau 23. Januar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Algier 29. Januar. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kbhvn. 30. Januar. — Skodsborg, Schultz, ankom til Ardrossan 25. Januar. — Tuborg, Agerlin, ankom til Carthage 30. Januar. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 27. Januar, bestemt til Hull. — Vordingborg, Petersen, ankom til Burntisland 30. Januar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Pensacola 21. Jan., best. til Lissabon. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Burnt-

31. Jan., bestemt til Rotterdam. — Kallundborg, ankom til Savona 27. Januar.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, er ankommet til Svendborg.

**Havet.** Fyen, Nielsen, ankom til Korsør 30. Januar.

**Dampkibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Burntisland 26. Jan., ank. til Kiel 30. Januar. — Helene, Jensen, afgik fra Newcastle 26. Januar, ankom til Brake 28. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 30. Januar, bestemt til Rotterdam. — Agnete, Sørensen, ankom til Kiel 28. Jan. — Hermia, Petersen, afgik fra Korsør 30. Januar, bestemt til Methil. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 26. Januar. — Ajax, Brorson, afgik fra Fredericia 27. Jan. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 27. Januar. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 30. Januar.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, ankom til Kbhvn. 1. Februar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 30. Januar. — St. Thomas, Prah, ankom til Tampico 25. Jan. — Progreso, Harboe-Jensen, afgik fra Port au Prince 17. Januar. — Nordland, Pedersen, ankom til Frederiksted 12. Januar. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Bilbao 22. Januar. — London, Krogh, afgik fra Korsør 28. Januar.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom til Frederikshavn 28. Jan. — Erindring, Hansen, ankom 25. Januar til Eckernførde. — Enigheden, Svane, ankom til Svendborg 25. Jan.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Cardiff 20. Jan. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Rufisque 26. Januar. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Kbhvn. 26. Januar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Windau 25. Jan. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Rufisque 26. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Aarhus 31. Jan. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Kbhvn. 28. Jan. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Aarhus 1. Februar. — N. F. Høffding, Bloch, ankom til Madeira 22. Januar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Barry 25. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Las Palmas 31. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Madeira 25. Januar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 26. Jan. — London, Krogh, afgik fra Korsør 28. Januar, best. til Antwerpen. — Paris, Boeck-Hansen, afgik fra Kbhvn. 27. Jan., best. til Boness. — Bryssel, Tholander, ankom til Hamburg 28. Januar.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Barry 7. Januar, bestemt til La Plata. — Wien, Brink, afgik fra Kbhvn. 30. Januar, best. til Blyth.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Reval 15. Jan. — Kai, Kurtzhals, ank. til Methil 28. Jan. — Clara, Villadsen, ank. til Korsør 29. Januar. — Axel, Damm, ank. til Methil 30. Jan. — Erik, Steen, afg. fra Aarhus 28. Jan., best. til Methil. — Svend, Bennelycke, ankom til Kallundborg 31. Januar. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Carthagena 24. Jan., best. til Hamburg. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Swansea 29. Januar. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Tripolis 23. Januar, best. til Sunderland.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Cette ankom til Carthagena 30. Januar. — Egholm, Winther afg. fra St. Louis 28. Januar, ankom til Foundione 31. Januar. — Katholm, Arnesen, afgik fra Cardiff 27. Januar, bestemt til Dakar.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Nancy, Pedersen, ankom til Cadiz 12. Januar fra Antwerpen. — Prinsesse Marie, Clausen, ank. til Guaymas 19. Januar fra Hamburg. — Lenita, Clausen, ankom til Punta Arenas 20. Januar fra Gøteborg. — Gladstone, Thing, afgik fra Elben 19. Januar til Port Natal. — Embla, Jepsen, afg. fra Havre 13. Jan. til Barbados prajet 17. Januar paa 49° N. 8° V. — Prins Valdemar, Hansen, ankom til Wallaroo 22. Januar fra Algoa Bay. — Aagot, Callesen, ank. til Bahia 24. Jan. fra Hamburg. — Serapis, Mathiasen, ankom til Melbourne 23. Januar fra Algoa Bay. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til East London 26. Jan. fra London. — Emilie, prajet 9. Januar paa 3° N. 29° V. fra Port Stanley til Azorerne. — Sørine, Svarrer, ankom til Ibo 26. Decbr. fra Beira.

**Svendborg.** Zenitha, Jensen, ankom til Pembroke 23. Januar. — Jørgen Larsen, Nielsen, ankom til Frederikstad 24. Januar. — Ragnhild, Andersen, ankom til Portsmouth 24. Jan. — Noah, Poulsen, ankom til Port en Bessin 24. Jan. — Cimbria, Nielsen, ankom til West Hartlepool 24. Januar. — Garibaldi, Jørsensen, ankom til Boulogne 26. Jan. — Nanna, Bogee, ankom til Boness 26. Januar. — Solon, Rasch, ankom til Calais 26. Jan. — Valborg, Rasmussen, ankom til Ipswich 26. Januar. — Hertha, Brandt, ankom til Rotterdam 25. Jan. — Rossing, Larsen, ank. til Rouen 26. Jan. — Union, Olsen, ank. til Havre 26. Januar.

— G. R. Berg, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 26. Januar. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Grandville 28. Januar. — Lindhardt, Madsen, ankom til Iwanenfeldt 28. Januar. — Minerva, Fuglsang, ankom til Weymouth 30. Januar.

**Ærs.** Prøven, Schmidt, ankom 24. Jan. til Rio Grande. — Jørgen Olsen, ankom 25. Januar til Cayenne. — Nansen, Petersen, ank. 25. Jan. til Point à Pitre. — Veritas, Jørgensen, er ankom. til Cevita Vecchia. — Kirstine Jensen, Clausen, ankom 26. Jan. til Kaas. — Klara, Hermansen, afg. 23. Januar fra Bristol til Skjelskør. — Yrsa, Bay, ank. 25. Januar til Lowestoft. — Caroline, Madsen, ank. 26. Januar til Kjøbenhavn. — Heimdal, Eriksen, er ank. til Maracaibo. — Maren, Albertsen, ank. 26. Jan. til Nakskov. — Malfridur, Hansen, ankom 25. Januar til Faaborg. — Claudia, Aaberg, ank. 27. Januar til Maracaibo. — Rota, Hansen, er ankommen til Maracaibo. — Forældres Minde, Christensen, ankom 27. Januar til Rotterdam. — Hekla, Jørgensen, ankom 29. Januar til Laurvik. — Marie, Madsen, ankom 28. Januar til Paimpool Red. — Zephyr, Hansen, er ankommen til Karupano (Venezuela, Syd Amerika). — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 30. Januar til Frederikshavn. — Arken, Christensen, ankom 39. Jan. til Cardiff.

## 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 er anført retvisende.

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

**Farvandet S. for Fyen.** Rudkjøbing Løb. I Ledefyrerlinjen Siø N. er nogle Sten optaget, saa at Dybden nu er 13 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Ronneby.** Til Foraaret inddrages følgende Sømærker i det tidligere benyttede Farvand fra Søen til Ronneby, nemlig:

Den sorte Vager med 2 Balloner ved 18 Fods Grunden ØSØ. for Gåsfeten. 56° 6' 56" N. Br. 15° 15' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 27 Fods Grunden V. for Kalfgrundsøren. 56° 6' 56" N. Br. 15° 16' 34" Ø. Lgd. Den sorte Vager med 1 Ballon ved Stora Brottet, ØSØ. for Gåsfeten. 56° 7' 16" N. Br. 15° 15' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 13 Fods Grunden S. for Gössebådan. 56° 7' 24" N. Br. 15° 16' 2" Ø. Lgd. Den røde Vager med 1 Ballon ved Gössebådan. 56° 7' 36" N. Br. 15° 15' 44" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Gössebådan. 56° 7' 45" N. Br. 15° 15' 40" Ø. Lgd. Stagen ved 24 Fods Grunden V. for Gössebådan. 56° 7' 46" N. Br. 15° 15' 20" Ø. Lgd. Stagen ved 25 Fods Grunden SØ. for Skaftö. 56° 8' 2" N. Br. 15° 15' 17" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 23 Fods Grunden SØ. for Skaftö. 56° 8' 3" N. Br. 15° 15' 20" Ø. Lgd. Stagen ved Skaftö Ø-lige Landgrund. 56° 8' 9" N. Br. 15° 15' 4" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 18 Fods Grunden Ø. for Skaftö. 56° 8' 13" N. Br. 15° 15' 18" Ø. Lgd. Stagen ved Landgrunden NNØ. for Skaftö. 56° 8' 30" N. Br. 15° 15' 10" Ø. Lgd. Stagen ved Landgrunden NNØ. for Skaftö. 56° 8' 38" N. Br. 15° 15' 12" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 24 Fods Grunden NNØ. for Skaftö. 56° 8' 33" N. Br. 15° 15' 17" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved 6 Fods Grunden V. for Lågaskär. 56° 9' 4" N. Br. 15° 15' 34" Ø. Lgd. Stagen ved Ø-Siden af Elfveskär Landgrund. 56° 9' 7" N. Br. 15° 15' 33" Ø. Lgd. Stagen paa 56° 9' 10" N. Br. 15° 15' 39" Ø. Lgd. Stagen paa 56° 9' 14" N. Br. 15° 15' 42" Ø. Lgd. Stagen paa 56° 9' 21" N. Br. 15° 15' 45" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Fiskaröresgrund, Ø. for Elfveskär. 56° 9' 20" N. Br. 15° 15' 55" Ø. Lgd.

**Kalmarsund. Holmeströmsgrundet.** Stagen med Kryds ved Holmströmsgrundet er inddraget. 56° 38' 40" N. Br. 16° 22' 17" Ø. Lgd.

**Gotland Ø-Kyst. Ronehamn.** Det ene Stangmærke, der benyttes ved Indsejlingen til Ronehamn, er ødelagt og opføres foreløbig ikke igen.

**Stockholm Skærgaard. Trälhavet. Per Anderssons Grund.** Stangmærket paa Per Anderssons Grund ombyttes til Foraaret med en rød Prik. 59° 25' 28" N. Br. 18° 23' 31" Ø. Lgd.

**Bøttniske Bugt. Launinkari—Pahaluoto.** Til Foraaret 1905 udsættes følgende ny Sømærker:

Ved Launinkarigrund en Stage. 65° 45' 15" N. Br. 24° 5' 50" Ø. Lgd. Ved Launinkari Norra Grund en Stage med Kost. 65° 45' 32" N. Br. 24° 5' 10" Ø. Lgd. Ved Launinkari

Södra Grund en Stage. 55° 45' 18" N. Br. 24° 5' 10" Ø. Lgd. Ved Östra Oxgrundet en Stage med Kost. 65° 45' 32" N. Br. 24° 4' 30" Ø. Lgd. Ved Västra Oxgrundet en Stage med Kost. 65° 45' 32" N. Br. 24° 4' 0" Ø. Lgd.

**Rusland. Finske Bugt. Packer Ort og Lyser Ort.** Ved Packer Ort og Lyser Ort Fyr gives nu Taagesignal med Sirene.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst.** Til Foraaret 1905 udlægges følgende Sømærker: Ved Riseberget NV.-Side en sort og hvid Vager med Ballon. 57° 30' 44" N. Br. 11° 48' 59" Ø. Lgd. Ved Almebådan SØ.-Side en rød Vager med Kost. 58° 4' 13" N. Br. 11° 22' 6" Ø. Lgd. Ved Klöfningsgrundet N.-Side en sort Vager med Ballon. 58° 55' 52" N. Br. 10° 59' 49" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Kraaktaren. Gravskjæret.** Stangmærket paa Gravskjæret ved Ona Fyr, Molde, er atter bortskyllet af Søen og vil ikke mere blive rejst.

Paa Kraaktaren, S. for Valdersund, er Varden ødelagt af Søen. Den vil atter blive opført.

**Tyskland. Fyrskibet „Eider Galliot“** er midlertidig inddraget. Saa vidt muligt besørges Lodstjenesten fra Dampere „Triton“.

**Elben. Freiburg.** Tæt nedenfor Vraget af den ovenfor Freiburg sunkne Lægter er udlagt en grøn Vragtønde. Man maa ikke stole paa, at Vraget er afmærket paa anden Maade.

**Jade.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Genius Bank“ atter udlagt.

**Holland. Zuiderzee. Elburg V.** Vraget, der laa sunket V. for Elburg, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

**Wester Schelde. Middeltgat.** Tjalken „Johanne Elizabeth“ er sunken i 13 Fv. Vand, 2 Kbl. nedenfor Biezelingsche Ham lave Ledefyr, c. 1/2 Kbl. fra Flodbredden. 51° 25' N. Br. 3° 55' Ø. Lgd.

**England. Themsen. Sea Reach.** Ved Kysten af Sea Reach er N. for Southend opført en høj, rød Skorsten, fra St. Albans Kirke i N. 13° V., 3 Kbl. og fra Holy Trinity Kirke i N. 89° V. 51° 32' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

Ø. for South Benfleet, c. 5 1/2 Kml. V. for Southend, er opført Rochford Vandtaarne, 7 1/4 Kbl. N. 71° Ø. fra St. Mary's Kirke og i N. 26° V. fra Chapman Fyr.

**Scotland. Macduff Harbour.** Paa Yderenden af Pierens Forlængelse paa N.-Siden af Indløbet til Macduff Harbour er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 71° V. gennem V. og N. til N. 9° Ø., iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 38 Fod. Det grønne, faste, midlertidige Fyr paa samme Sted antages slukket. 57° 40' N. Br. 2° 30' V. Lgd.

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

**England S.-Kyst. Fowey Harbour. St. Catherine's Point.** St. Catherine's Point Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 S., er nu tændt. Flammens Højde: 88 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Ottekantet, 98 Fod højt Fyrtaarn.

**Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Highland og Hunter Rocks.** Den røde Spidstønde, der laa i 80 Fv. Vand, 6 3/4 Kbl. ØNØ. fra Highland Rock Baake ved Indløbet til Lough Larne, er ombyttet med en rød, spids Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S. 54° 57' 25" N. Br. 5° 43' 0" V. Lgd.

Den sorte Spidstønde ved Hunter Rock S.-Side, ved Indløbet til Lough Larne, er ombyttet med en sort, spids Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 S. 54° 52' 50" N. Br. 5° 45' 0" V. Lgd.

En sort og hvid vandret stribet, spids Lys- og Fløjtetønde, mærket „Lough Foyle“, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 S., er i 12 Fv. Vand udlagt ved Indløbet til Lough Foyle, 2 1/4 Kml. N. 47° Ø. fra Donagree Point East Fyr og fra Dutchman Rock i S. 85° Ø. 55° 15' 15" N. Br. 6° 52' 40" V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour.** Vraget af „Kiowa“, der laa sunket i Indløbet til Boston Harbor, er borttaget til 29 Fods Dybde. Afmærkningen er inddragen.

**Nantucket Sound. Middle Ground Shoal West End.** En sort Stumpstønde Nr. 25 1/2, Middle Ground Shoal West End Tønde, er i 17 Fod Vand udlagt ved V.-Enden af Middle Ground Shoal, c. 3 Kml. S. 82° V. for West Chop Fyr og i S. 16° V. fra Nobska Point Fyr.

**New Jersey.** Fyrskibet „Sandy Hook“ Nr. 51 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

**Little Egg Inlet. (New Harbour).** Ved Little Egg Inlet skal Ydertønden flyttes c. 1/2 Kml. Ø. hen.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Caucus Cut.** Et sort, elliptisk Dagmærke er anbragt i den N.-lige Forlængelse af Midten af den gravede Rende gennem Caucus Cut ind i Pensacola Bay, paa Toppen af Jærnsøjlen til Fyret paa Yderenden af Fort Mc Ree Bølgebryder.

**Mississippi. Mississippi Sound. Round Island. South Spit.** Den røde Stumpstønde Nr. 6, tæt ved Pynnten af South Spit, SV. for Round Island, er inddragen.

**Horn Island Ankerplads.** Vraggodset af Bark „Hilja“ paa Horn Island Ankerplads er borttaget.

**Bahama Øer. Cal Sal Bank. Double Headed Shot Cay.** Double Headed Shot Cay faste Fyr er inden for en Afstand af 10 Kml. skjult af Water Cay og Klipperne omkring den, fra N. 66° Ø. til N. 70° Ø. 23° 56' N. Br. 80° 28' V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Argentina. Bahia Blanca.** Fyrskibet, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 1 Minut, ved Indløbet til Bahia Blanca, er atter udlagt paa Station, 12 Kml. S. 6° Ø. fra Mount Hermoso. 39° 10' S. Br. 61° 39' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Rusland. Kertch Stræde.** En 18 1/2 Fods Grund ligger i det S.-lige Indløb til Kertch Stræde, 1 Kml. S. 44° Ø. fra Pavlovski Fyr og i S. 30° V. fra Kap Pavlovski. Grunden er afmærket med to røde Spirtønder, hver med Kegle med Spidsen nedad. Man skal gaa Ø. om Grunden. 45° 17' N. Br. 36° 28' Ø. Lgd.

16 1/2 Fods Grunden, som laa 11 Kbl. S. 44° Ø. fra Pavlovski Fyr, er bortgravet til 20 1/2 Fod. Afmærkningen er inddragen.

### Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Bahia i Brasilien og Freemantle og Perth i Vest-Australien er erklæret for fri for Pest.

Færøerne. — Bestemmelserne om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færøerne er ophævet med Hensyn til Skibe, der ankommer fra Odessa.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Februar 1905. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlanterhavet for Februar Maaned. — Jærnbanebroen ved Aalborg. — Engelske Sørretsager. — 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 omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45<sup>mm</sup> 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.



Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....			—	—
Danmark.....	67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—86	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
Kjøbenhavn.....	68	<sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—79	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Dannebrog.....			79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80
Skjold.....			57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....			17	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....			78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80
Hejmdal.....			—	—
Østasiatiske.....	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....			86	88
Nordsøen.....			24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	29
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....			—	—
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			62	66
Dansk-russisk Dampsk.....			—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....			—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..			95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
4 % — — 1. — ..			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89
4 % — — 7. — ..			95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			142	144
Privatbank.....			120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank.....			128	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....			131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	132
Grundejerbank.....			117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118
Burm. & Wain.....	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
Helsingørs Jærnsk.....			90	92
Sukkerfabr.....	180 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—181 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	180 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	181 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....			125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 1. Februar 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.50	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Januar 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.50
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.70
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1880.....	91.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 34,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 18,000, „Foren. Dampsk.“ 36,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 8,000, „Østas. Komp.“ 78,000, „Danmark“ 10,000, „Urania“ 6,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Fra og med 1. Februar vil den ny Fragttarif fra Hamborg til Kjøbenhavn ogsaa blive bragt i Anvendelse for Gods fra Kjøbenhavn til Hamborg. Eksemplarer af Taksten kunne erholdes ved Henvendelse til Selskabets udenlandske Gods-ekspedition, Kvæsthusgade 9.

Forsaavidt Isforholdene tillade, udføres nedenanførte Ture.

Fra d. 2.—8. Februar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført. Godsindlevering se nedenfor.

Torsdag.

- Til Horsens [Falster] 3 Eftm.
- Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm. (Retur fra Assens direkte.)
- Til Nyborg, Rudkjøbing og Kjerteminde [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 Masnedssund, Kallehave og Stege [Aalborg] 7 Aften.
- Til Nakskov [Nakskov] forv. Eftm.
- Til Samsø og Odense [Benedikt] forv. Eftm.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.

Gods modtages Onsdag og Torsdag.

Til New York [Arkansas] forv. Eftm. fra Frihavnen.

Til Stettin [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.

Til London [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.

Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggeseund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 5 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 Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamburg [Maja] Eftm.

Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.

Til Boston [Nicolai II] forv. Eftm.

Til Königsberg [Christian IX].

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. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Til Grenaa [Falster] 10 Aften.

Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.

Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Union] 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. (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 Stege 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 [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 8 Form.

Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.

Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Skalholt] 8 Morgen fra Frihavnen.

Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamburg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# 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

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn** **Akvavitter.**

## Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

➔ Norges Skibsfartsorgan. ➔

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

### Abonnement

modtages ved alle danske Postanstalter.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling, Mandag den 20. Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Forslag til Ændringer i Prgf. 6, 7 og 9 af Foreningens Love.
3. Forslag til Ændring af Prgf. 4 i Enkekassens Love.
4. Valg af Bestyrelsesmedlemmer — 9 eller 3 — efter som Forslaget til Ændring i Lovens Prgf. vedtages eller forkastes.
5. Eventuelt Valg af Formand.
6. Valg af 2 Revisorer.
7. Valg af et Æresmedlem.

Ændringsforslagene henligge til Gennemsyn i Foreningens Lokaler, St. Annæ Plads 13. 11—3, samt i Filialerne i Marstal og Sønderho.

Foreningens aarlige Festmiddag afholdes Torsdag den 23. Februar i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13. Listen til Tegning er fremlagt i Foreningens Lokale.

### Bestyrelsen.

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.

## DANSKE LLOYD.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT

KJØBENHAVN



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kætre 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

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse:

Copensure

Telefon-Nr.

42

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 4. Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal 18, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter,
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

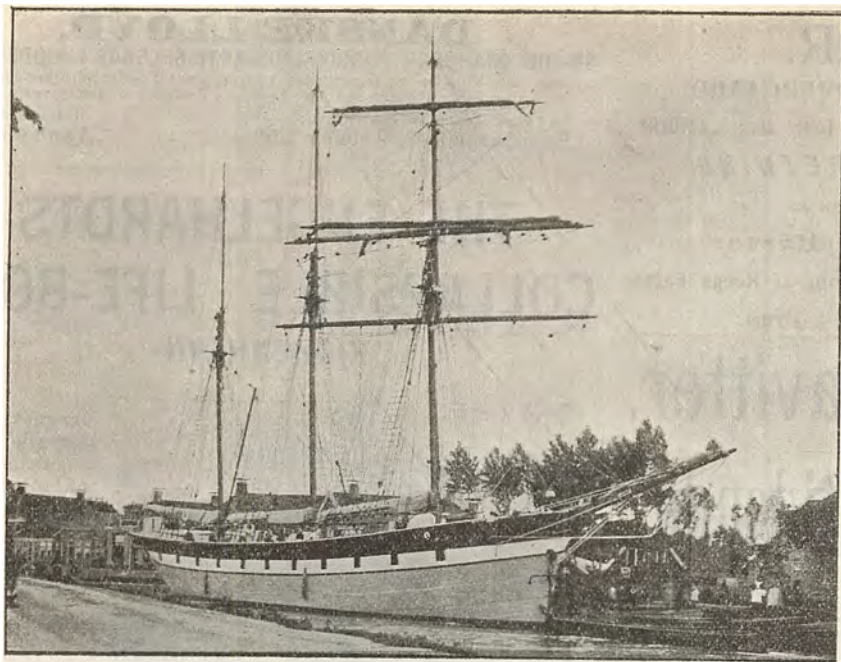
De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1904 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 fra den 20. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 10. Januar 1905.

P. B. V.

**A. V. Knudsen.**

En med Nord- og Østersøfart kendt **Sejlskibsfører** med gode Anbefalinger søges til et 157 Reg.-Tons Skib. Billet mrk. „K 161“ indsendes til „Dansk Søfartstidende“.



„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.

## LANDMANDSBANKEN

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

### 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.

## Skib til Salg.

Galeasen „Andreas“, drægtig 32 Tons Netto, laster 75 Tons d. w., c. 3.800 Kbf. Træ, er meget billig til Salg, grundet paa andet Skibs Køb. Henvendelse til

Skipper Weisbjerg  
Struer.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 81622  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**J. KOEFOED**  
Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

**Sandballast**  
leveres hurtigst fra Damp- sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton- grus og Kiselgrus gives.  
**G. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

**Prøv engang**  
Albert B. Cohn's kontrollerede (s. afslappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Hen- vendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**  
**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel,  
Havnegade 37, Næskov.

**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.

## Bekendtgørelse fra Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

36te Series

5te Trækning begynder Onsdag den 8de Februar 1905.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække	
1	1	1	1	1	1
1	Gevinst paa 1500 Kr.	1	Gevinst paa 3000 Kr.	1	Gevinst paa 1600 Kr.
1	» 750 —	1	» 1500 —	1	» 750 —
1	» 500 —	1	» 1000 —	1	» 500 —
3	» 300 —	3	» 600 —	3	» 300 —
12	» 250 —	12	» 500 —	12	» 250 —
86	» 100 —	86	» 200 —	86	» 100 —
120	» 50 —	120	» 100 —	120	» 50 —
164	» 25 —	164	» 50 —	164	» 25 —
198	» 12 —	198	» 25 —	198	» 12 —
2675	» 10 —	2675	» 10 —	2675	» 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, Nørrevaldgade 19, hvor Planen paa Forlangende ud- leveres gratis.

**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: Ved Stranden 2. Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.





## 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.)



### Jøns Nilsson's

Skotøjs-etablissement for haandsydet Fodtøj

**Lille Strandstræde 13**

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

**Søstøvler & Rubberboots**

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.

**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 Petrolenm. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.  
P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.  
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

## 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,  
Fiskekøretøjer etc.  
udføres fordelagtigt  
ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

**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.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

## MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Februar 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON'S Løsehjul og Blokke.  
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: Skibskløsetter.

## 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.

**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 Holzappell.  
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 „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 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 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.

## 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 Paralellinealer  
Marinekikkerter.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

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

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

D'Hrr. Rederes Opmærksomhed

bedes henvendt paa

**Maskinpassernes Forening,**

som altid har flinke og ædruelige Folk. Høvenvelse sker til  
Formanden **Julius Gross,**

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

## 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: Clisefert.



## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8001. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

## 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.

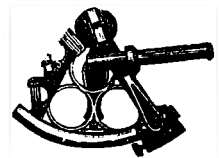
Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

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

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW“ CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Prester. Kjøbmagerg. 13.

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

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 9. Februar 1905.

Det er nu godt et Aar siden, at der beredtes vor Søfarts- og Handelsverden en Overraskelse ved en af Aalborg Købstads Sørret i Sagen „Skibsfører J. Stoffer ktr. Aalborg Oljemølle“ afsagt Dom, der fortolkede Søløvens § 136 derhen, at Skibets Ladning skal afleveres paa Kajen saavel ved Indladningen som ved Losningen, ved denne sidste i al Fald naar det kan ske ved Hjælp af Skibets egne Grejer. Denne Dom kuldkastede med et Slag baade den Opfattelse af Søløvens § 136, man hidtil havde haft saavel i Handelsstanden som i Søfartsstanden, og den, der i Kraft af gammel Hævd er den gængse i hvert Fald overalt i europæiske Havne, nemlig at Skibsføreren har opfyldt sin Pligt ved Losningen, naar han leverer Varerne paa Skibets Ræling. For Danmarks Vedkommende foreligger der om dette Spørgsmaal to Udtalelser fra henholdsvis Handelsstandens og Skibsfartens ledende Organisationer. Den ene er afgiven af Grosserer-Societetets Komite i en Skrivelse til „Foreningen af jyske Handelsforeninger“ og lyder saaledes:

„I Følge Søløven 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.“

Den anden er afgiven af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i en Skrivelse til „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ og lyder saaledes:

„ . . . med Hensyn til Godsets Ophejsning maa Skibsføreren anses for at have opfyldt sin Forpligtelse til at levere „ved Skibets Side“, naar Godset er højest i Højde med Skibets Ræling, saaledes at det netop kan føres ud over denne.“

Her i Danmark har der altsaa — uanset de Stridigheder om Pligterne ved Losning, der stedse opstod mellem Købmænd og Skibsførere — mellem de interesserede Parters Hovedorganisationer været fuld Enighed om den Ting, at naar Godset er leveret paa Rælingen, er Skibsføreren Forpligtet efter Søløvens § 136 opfyldt. I Sverrig foreligger der to Instansers (Underret og Overret) Dom for, at Modtageren, naar Kajen ligger over Skibets Ræling, ikke kan fordre Godset leveret op paa Kajen, men at han skal tage det fra Rælingen. Og som man her og i vort Naboland har forstaaet Søløvens § 136, saaledes har man, som sagt, ogsaa i udenlandske Havne opfattet Skibsføreren og Modtagerens Retsstilling ved Ladningens Losning.

Vi trøstede i Fjor de mange af vore Læsere, der er interesserede i dette Spørgsmaal, med at Dommen vilde blive appelleret, og at det indtil videre var tilladt at tro, at det ikke var den højeste Visdom, der havde faaet sit Udtryk gennem Aalborg Sørrets Dom. Men efter at Højesteret har afsagt sin andetsteds i nærværende Nummer af Bladet gengivne Dom i Sagen, maa vi gøre Aalborg Sørret Afbigt. Det viser sig virkelig, at dens Fortolkning af Søløvens § 136 har i det væsentlige faaet Medhold hos Landets højeste Domstol, hvis

Dom fastslaar, at naar Skibet ligger ved Kaj, skal det hejse Godset saa højt, at det kan modtages fra Kajen. Det skal dog altsaa ikke, som Underretsdømmen udtalte, leveres paa selve Kajen, men kun hejses i Højde med denne. Men selv med dette Forbehold er hermed fastslaaet en Fortolkning af Søløvens § 136, der er i afgjort Modstrid med den hidtil almindelig hævdede og anerkendte. Af to Grunde maa dette Resultat vække den største Forundring. For det første, fordi man jo af Højesteret venter, at den i sine Retskendelser tager et væsentligt Hensyn til Opfattelser, der hviler paa gammel Hævd, og som for den almindelige Bevidsthed staar som faste og rigtige. Dette Hensyn har Højesteret sat sig ganske ud over; for Fremtiden vil den gamle Regel om, at Godset ved Losning skal leveres paa Rælingen, ikke mere være den af Loven anerkendte; Skibsføreren, der kommer til dansk Havn, vil her møde en anden Regel end den, han kender fra Udlandets Havne. For det andet etablerer Dommen en Regel, der for alle, der er kendt med Lastnings- og Losningsforhold, er indlysende uretfærdig. Vi behøver blot at minde om, hvorledes det i Kraft af den kan fordres, at et lille Sejlskib, der kommer til at ligge med sin Ræling langt nede under Kajen, skal hejse sine Varer i Højde med denne, ganske uanset om det har de hertil fornødne Grejer. Højesterets Dommere har næppe haft Forstaaelsen af, i hvilken Grad denne Dom griber ind i og griber uheldigt ind i praktiske Søfartsforhold, ligesom Dommen overhovedet er et nyt Vidnersbyrd om det mislige i, at Højesteret i Sager som denne staar ganske uden Mulighed for at basere sin Kendelse ogsaa paa den praktiske Fagkundskab.

Imidlertid, den afsagte Dom har jo skabt Klarhed, og det er selvfølgelig en Fordel; de tidligere stedse opstaaende Stridigheder mellem Købmænd og Skibsførere om Forstaaelsen af Søløvens § 136 maa vel nu være forbi. Og Skibsfarten staar jo heldigvis ikke vaabenløs, naar Talen nu bliver om at værge sig mod Dommens Følger. Rederne kan kræve højere Fragt, hvis de skal losse overensstemmende med § 136 uden Forbehold, og den Overenskomst om Losningen mellem Skib og Modtager, som af mange praktiske Grunde ogsaa hidtil oftest har været nødvendig, maa i Fremtiden faa et andet Indhold. Vi er da ogsaa forvissede om, at den nærmeste Fremtid vil vise, at der fra Skibsfartens Side tages Skridt for at tilvejebringe en samlet Optræden overfor de Forsøg paa at lægge ny Byrder over paa Skibene, som den afsagte Højesteretsdom utvivlsomt vil fremkalde.

I Dag udløber Ansøgningsfristen til Embedet som Chef for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, der som bekendt har været ledigt siden Udgangen af 1904, da Konferensraad A. W. Schneider traadte tilbage paa Grund af sin fremrykkede Alder.

Ret naturligt frembyder sig da det Spørgsmaal: Hvem skal nu beklæde denne Post, der betyder saa meget for den jævne og uhindrede Udvikling af dansk Skibsfart?

Thi den betyder virkelig overordentlig meget i denne Retning, ikke blot i Anledning af de tørre Bestemmelser i Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1. April

1892 og Loven angaaende Skibes Maaling, men ogsaa fordi Chefen for Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet, i Lighed med Navigationsdirektøren, alene i Kraft af sin Stilling er en Faktor, som man ofte maa regne med, naar Talen drejer sig om Spørgsmaal vedrørende vore Søfartsforhold.

Vi kunde tænke os Muligheden for tre forskellige Kandidaturer til dette Embede, nemlig: En handelsmaritim, en juridisk og en sømilitær Kandidatur. Af disse tre har vi dog kun medtaget den sidste udelukkende, fordi der foreligger Præcedens i denne Retning — Konferensraad Schneider var jo nemlig Søofficer — thi i og for sig kan vi aldeles ikke anerkende, at en Søofficer som saadan er i Besiddelse af de Kvalifikationer, som her maa komme i Betragtning. Det er nemlig handelsmaritime Interesser, der skal varetages (Orlogsskibe falder som bekendt ikke ind under nogen af de to ovenfor nævnte Love), men allerede heri maa dog formentlig ligge, at Orlogsmarinen ikke kan have noget Krav paa at besætte denne fremskudte Post. Krav eller ikke Krav, vil man maaske hertil sige, spiller aldeles ingen Rolle i denne Forbindelse — hvis Søofficeren møder med de bedste Kvalifikationer, bør han ogsaa have Embedet. Dette er fuldstændig rigtigt, og vi vil da ogsaa være de sidste til at bestride et saadant Ræsonnement, men til Gengæld vil vi rigtignok hævde til det yderste, at en Søofficer alene som saadan ikke kan møde med de bedste Kvalifikationer. Simplethen fordi han ikke staar i den fornødne Rapport til det, som Redere, Skibsførere, Assurandører, i det hele taget alle, der paa en eller anden Maade er knyttet til Danmarks Handelsflaade, forstaar ved Skibsfart. Vi ved jo nok, at de fleste af vore Søofficerer ikke vil give os Ret i denne Betragtning, men Handelsmarinen, der har Skoen paa, ved bedst, hvor og hvor haardt den trykker, og det er nu en Gang saa, at Orlogsmarinens Forhold til dansk Skibsfart er et saadant, at der paa Forhaand kun er yderst ringe Chance for, at der vil komme nogen Frugt ud af Opretholdelsen af den hidtidige Praksis ved Besættelsen af det her omtalte og andre Embeder. Blot vi som Eksempel nævner det ene lille Punkt „Den ny Lodstakster“, saa er vi sikker paa, at Ingen vil misforstaa os. Naturligvis, der gives Undtagelsestilfælde, men de er vist saa sjældne, at de er værd at lægge Mærke til ét for ét.

En Søofficer paa den Post, der her er Tale om, vil være henvist til, i sin Kontorstol og ad filosofisk Vej at konstruere sig til de Krav, som praktisk Skibsfart stiller — og anden Vej har han heller ikke til at imødekomme disse Krav; thi Kendskab til praktisk Skibsfart har han ikke, og han mangler de fornødne Forbindelser med Rederierne, Skibsførerne og andre Grene af Handelsflaaden.

Naar vi her har gjort Rede for de fundamentale Grunde, som efter vor Mening bør være en uoverstigelig Hindring for, at Ledelsen af Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet betros nogen Søofficer i Kraft af hans Uddannelse som saadan, saa har vi i Virkeligheden samtidig anført det, der frem for alt andet taler for, at Posten overdrages til en Mand, der staar med begge Fødder indenfor Handelsmarinens Omraade. Det paastaas ganske vist ofte, at Handelsmarinen slet ikke ejer saadanne Folk, som man i et Tilfælde som det foreliggende

kunde tænke paa at ansætte, og at det derfor „kun er naturligt“, at man sætter andre til at varetage Skibsfartens og det Offentliges Interesse paa disse mer eller mindre fremskudte Poster. Omskrevet med jævne, borgerlige Ord betyder denne Paastand slet ikke andet end at Handelsmarinens Folk ikke skulde være tilstrækkelig repræsentative, at de skulde mangle den fornødne Ballast af alsidige Kundskaber — kort sagt, at det „Raamateriale“, hvorefter en Embedsmand kunde fremstaa, ikke er til at opdrive indenfor Handelsmarinens Rammer. Vi maa nu her gøre den Indrømmelse, at i Handelsmarinen er Udvalget ganske vist ikke saa stort som andetsteds, og navnlig savner vistnok en Del af vore Skibsførere den Art af Alsidighed, der med samme Lethed tillader en afskediget Kommandør at bedømme en Eksamen i Søret og Sygepleje, som den tillader en pur ung Løjtnant at være Skibsinpektør for et betydeligt Antal Skibe, byggede med ganske særlige Formaal for Øje; men paa den anden Side tør vi dog dristigt paastaa, at ogsaa i Handelsmarinen findes der Folk, der tilfredsstiller baade de indre og ydre Betingelser for at være endog betydeligere Poster voksen, end den, hvorom det her drejer sig.

Vel er det saaledes, at det er mere end et Særsyn, at en af Handelsmarinens Folk baner sig Vej til disse Poster, men Grunden hertil ligger i Virkeligheden saa snublende nær, at man vanskelig vil kunne overse den. Under alle de skiftende Ministerier lige til de sidste Dage har jo nemlig Orlogsmarinen stedse haft en Talsmand af sin egen Midte i selve Regeringens Kreds, medens Handelsmarinen ikke blot aldrig har haft nogen Talsmand for sig alene, men endnu i dette Øjeblik har sine mangeartede Anliggender fordelt mellem saa at sige samtlige Ministerier. Hvad Under da, at Orlogsmarinen paa saa mange Punkter har kunnet tage Luven fra den og kunnet bringe saa mange af Skibsfartens Interesser under et Formynderskab, som oftest ikke har tjent til Skibsfartens Vel.

Det er dette Formynderskab, som Handelsmarinens Bestræbelser nødvendigvis maa gaa ud paa at frigøre sig fra, og et enkelt Led i Bestræbelserne er det, naar vi hævder, at Ledelsen af danske Handelsskibes Registrering og Maaling med Rette tilkommer en af den danske Handelsflaades Mænd. Sagen drejer sig saaledes ikke blot om Besættelsen af denne ene Post — den drejer sig om et Princip, som man vanskelig kan tillægge for megen Vægt.

Vi nævnte ovenfor Muligheden for en juridisk Kandidatur til Chefposten ved Bureauet for Registrering og Skibsmaaling, og vi kunde for den Sags Skyld i Forbindelse dermed gjerne have nævnt Mulighederne for en rent teknisk Ledelse. De samme Betragtninger kan imidlertid med en vis Ret bringes i Anvendelse paa begge disse Muligheder, og vi tør derfor vistnok behandle dem under et.

Hvor det drejer sig om en betydelig Administration, gaar man i vor Tid, navnlig naar Administrationen omfatter flere ganske specielle Grene, med Rette mere og mere bort fra at lade Overledelsen repræsentere den specielle Fagkundskab. En Administration, hvor dette Synspunkt med fuldgod Grund bør anlægges, har vi netop for os her. I Skibsregistreringsloven af 1. April 1892 § 3 staar der jo: „Under Chefen ansættes en Re-

gistrator og en Skibsmaaler, som begge udnævnes af Kongen: . . ." Her har vi altsaa den specielle Sagskundskab vedrørende Bureauets to Hovedafdelinger, og vi ser ikke, at nogen af disse Grene bør have Krav paa at danne Overledelsen; thi det vil altid blive paa Bekostning af den anden. Naturligvis, den Mand, der forenede alle Betingelserne, maatte ubestridt være Idealet, men en juridisk Kandidat med fuld teknisk Uddannelse og indgaaende Kendskab til danske Søfartsforhold findes nu en Gang ikke.

Men naar Idealet ikke findes, da maa man vel tage det, der kommer det nærmest. Og herved forstaar vi en energisk og dygtig Mand, der først og fremmest har indgaaende Kendskab til Skibsfartens Opgaver og Vilkaar, med et vist Fond af Kundskaber vedrørende søretlige Forhold, Hovedtrækkene i Skibskonstruktion og Sprog, og som tillige er i Besiddelse af de rent ydre Egenskaber, en Embedsmand nu en Gang helst skal have.

En Mand af denne Type leder man heldigvis ikke forgæves efter indenfor den danske Handelsmarine.

---

Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1903 til d. 31. Marts 1904.

Det fremgaar af Beretningen, som er udarbejdet i Landbrugsministeriet, at der d. 31. Marts 1904 i Kongeriget Danmark fandtes ialt 55 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 5 Baadstationer (i Jylland) samt 16 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland); 1 af Raketstationerne i Jylland er desuden forsynet med Baad. Endvidere fandtes der samtidig i Jylland 13 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, der betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation.

Af det nørrejydske Redningsvæsen har der, naar Vejrforholdene medførte Fare for Strandinger, været udført 34,340 Timers Vagthold. I Finansaaret er der af Statskassen til Redningsvæsenet anvendt et Beløb af lidt over 190,000 Kr., hvoraf c. 34,000 Kr. er medgaaet til Vedligeholdelse og Anskaffelse af Materiel, c. 45,000 Kr. til Redningsforetagender og Øvelser, c. 19,000 Kr. til Vagthold og c. 60,000 Kr. til Lønninger.

I Aarets Løb er der forefaldet 20 Redningsforetagender, hvoraf 15 med Redningsbaad og 5 med Raketapparat. Antallet af reddede har udgjort ialt 147; af disse reddedes 121 ved Redningsbaadene og 26 ved Raketapparaterne. Ud over disse Redningsforetagender har Redningsapparaterne i 43 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Af Dampskibet „Vestkysten“ er der i Aarets Løb ydet Assistance til 26 Fiskerbaade med ialt 148 Mands Besætning.

---

Vi har modtaget følgende:

Skibsførerforeningen af 1874 averterer sin aarlige Generalforsamling til Afholdelse d. 20. Februar d. A. Blandt andet staar „Eventuelt Valg af Formand“ opført paa Dagsordenen.

Da dette Spørgsmaal vel maa siges at have sin store Interesse for Foreningen, hvis der virkelig er Alvor i Forslaget, var der saa ikke Anledning til Indkaldelse af et forudgaaende Møde for mulig at drøfte, hvem den eventuelle Afløser af en for Skibsførerne saa vigtig Post skal være? Paa selve Generalforsamlingen vil der ikke

blive megen Løjlighed til indgaaende Drøftelse af denne Sag, og Resultatet bliver vel i saa Fald, at den af Bestyrelsen særlig udpegede, eller mulig et Partis Indstilling af en Formand gaar igennem, uden Hensyn til Ønsker, det store Flertal muligt kunde sidde inde med.

J. C.

---

Vi har modtaget følgende:

Mandag d. 16. Januar, Kl. c. 10 $\frac{1}{2}$  Aften, nødtes jeg paa Grund af Storm af SO. til at holde paa Frederikshavn. I det Haab, at Lodserne kunde borde Skibet indenfor Pieren, vedblev vi at blusse med korte Mellemløb, fra vi fik Havnefyrene i Sigte til lige udenfor Pieren, men stadig uden noget som helst Svartsignal. Jeg tillader mig derfor herigennem at spørge den ærede Redaktion:

„Om Lodserne ved Frederikshavn ikke skal holde „Vagt saa vel Nat som Dag ved Pieren dersteds“, da jeg jo maa formode, at de absolut ikke har gjort det ovennævnte Nat.

Thursd., d. 31. Januar 1905.

C. Petersen,  
Fører af 3-m. Sk. „G. R. Berg“.

Vi lader foreløbig Spørgsmaalet gaa videre.

Red.

---

Fra det kgl. Søkortarkiv har vi modtaget:

Forandringer og Tilføjelser til „Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1904“. og

Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til „Den danske Havne-Lods, 4. Udgave. 1903“.

---

Suez-Kanalen vil med det første blive forsynet med traadløs Telegraf, og Arbejdet er paabegyndt med den ægyptiske Regerings Tilladelse og under dennes Opsigt. I Port Said skal Fyrtaarnet indrettes til Station, og i Suez er der i samme Øjemed oprejst en 180 Fod høj Mast paa den yderste Spids af Port Tewfik.

(Hamb. Corr.)

---

Kongen har bifaldet, at der skænkes 2. Styrmand E. Vuttall paa Dampskibet „Quernmore“ af Liverpool en Kikkert med Inskription og det nævnte Skibs Redningsbaads øvrige Besætning en Pengegave som Anerkendelse af deres Forhold ved Redningen i September Maaned f. A. i det nordlige Atlanterhav af Besætningen fra den tremastede Skonnert „Anna“ af Marstal.

---

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Mandagen d. 20. ds. i Odense.

---

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsatte i Landmandsban-



ken eller videresendte i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

## Højesteretsdom.

Sejleren Mary Stoffer af Hamburg, ført af Skibsfører J. Stoffer, kom en Gang i 1903 til Aalborg med en Ladning Hørfør bestemt til Aalborg Oljemølle.

Der opstod da Strid mellem Skibsføreren og Ladningsmodtageren i Anledning af, at Skibets Lønning laa saa langt under Kajens Overkant, at Skibsføreren maatte hejse Sækkene op for at anbringe dem paa Kajen. Imidlertid enedes man om, at Skibsføreren skulde bringe Ladningen op paa Kajen imod at Ladningsmodtagerne hos hans Sagfører (Overretssagfører Dam) deponerede 90 Rmk. for Overliggedagspenge og præsteret Arbejde, hvilket Beløb skulde udbetales Skipperen, medmindre Aalborg Oljemølle inden en vis bestemt Frist sagsøgte ham.

Som Følge af disse Aftaler anlagde Aalborg Oljemølle ved Aalborg Købstads Sørret Sag mod Skipperens Sagfører, der forlangtes kendt uberettiget til at udbetale Beløbet til Skipperen. Skipperens Sagfører paastod sig frifunden, idet han hævdede, at saavel Certepartiet [Ladningen . . . paa Lossepladsen atter taget frit fra Borde] som Sølovens § 136, 1ste Stykke, kun paalagde Skipperen at aflevere Ladningen paa Skibets Ræling.

Sørettens Dom afsagdes d. 25. Januar 1904 og 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 Indladning som ved Udlosningen, i al Fald i Tilfælde som det foreliggende, hvor Ilandbringningen kunde foretages og virkelig foretoges ved Hjælp af Skibets egne Grejer.

Aalborg Oljemøllens Paastand maatte derfor tages til Følge, og Overretssagfører Dam dømtes endvidere til at betale 30 Kr. i Sagsomkostninger.

Dommen blev af Overretssagfører Dam som befuld-mægtiget for Skipper Stoffer samt af denne personlig appelleret til Overretten i Viborg, der ved Dom af 11. Juli 1904 forandrede Søretsdommen og udtalte:

Selv om nu en Skippers Forpligtelse efter Sølovens § 136 ikke i alle Tilfælde, navnlig naar der er anvist en Losseplads, hvor Overkanten af Kajen ikkun ligger i Højde med eller endog lavere end Skibets Ræling, vil kunne fyldestgøres derved, at Godset bringes op paa Rælingen, maa der dog gives Medhold i, at Modtagerens Forlangende om, at Ladningen i det foreliggende Tilfælde skulde afleveres fra en Kaj, hvis Overkant ikke alene var uden nogen Berøring med Skibssiden, men endog laa c. 1½ Alen højere end Rælingen og altsaa ikke ubetydelig højere end den øverste Del af Skibets Side har været uden Hjemmel i Sølovens nævnte Forskrift. Overretssagfører Dam maatte derfor anses berettiget til at udbetale de deponerede 90 Rmk. til Skipperen, og der til-lagdes Dam og Skipperen 70 Kr. i Procesomkostninger hos Oljemøllen.

Sagen bragtes derefter for Højesteret.

For Højesteret mødte Højesteretssagfører P. G. C. Jensen for Aalborg Oljemølle og hævdede, at Kap-tajnen havde en Pligt til at bringe sin Ladning op paa Kajen. Naar han nøjedes med at anbringe den paa

Lønningen, var dette ikke at aflevere den „ved Skibets Side“. Ladningen var ikke afleveret, før end den var bragt indenfor Modtagerens Rækkevidde, det vil sige op paa Kanten af Kajen.

For Kaptajnen mødte Højesteretssagfører Asmus-sen, der hævdede, at Sølovens Regel maatte forstaas saaledes, at Skipperen kun er forpligtet til at bringe Godset til Skibssiden og ikke udenfor Skibet. I det foreliggende Tilfælde kunde han derfor ikke være for-pligtet til at hejse sin Ladning op til Kajen, der laa 1½ Alen over Skibssiden. Oljemøllen havde selv anvist Skipperen Lossepladsen og maatte derfor selv sørge for det Ekstraarbejde, som den høje Kaj gjorde nødvendigt. Det havde for Smaaskipperne stor Betydning, hvor højt de skulde hejse, langt større end det havde for Dam-perne, og de smaa Skibe havde ondt ved at klare sig i Konkurrencen. I nærværende Tilfælde havde Kaptajnen maattet antage ekstra en Mand paa Grund af den høje Kaj.

Efter en Replik, i hvilken Hr. P. G. C. Jensen bl. a. hævdede, at Smaaskibenes Stilling var meget god i Sammenligning med Dampskibsselskabernes, og en Duplik fra Hr. Asmussen, blev Sagen indlagt.

I sin Dom, der afsagdes d. 2. Februar, udtaler Højesteret:

Som i den indankede Dom bemærket, er der Enighed mellem Parterne om, at den omspurgte Klausul i Certepartiet maa forstaas paa samme Maade som Bestemmelsen i Sølovens § 136, at ved Losning har Skipperen at af-levere Godset ved Skibets Side, og Parterne er fremdeles enige om, at Sagen alene drejer sig om, hvorvidt Ind-stævnte under de foreliggende Omstændigheder har været forpligtet til at hæve Godset saa højt, at det kunde modtages fra Kajen. Den nævnte Bestemmelse i For-bindelse med den tilsvarende Regel i § 116 findes nu at maatte forstaas saaledes, at en saadan Forpligtelse i et Tilfælde som nærværende, hvor Skibet ligger ved Kaj, paahviler dette, og Sørettens Dom vil derfor efter Appel-lantens Paastand være at stadfæste, dog at Omkostnin-gerne hæves. Omkostningerne for Overretten og for Højesteret findes ligeledes at maatte hæves.

## Germanischer Lloyd.

### Søulykker i Aaret 1904.

De i 1904 indtrufne Søulykker har efter Germanischer Lloyds Opgivelse været færre i Antal end det fore-gaaende Aar, baade for Totalforlisenes og de partielle Havariers Vedkommende, til Trods for Trafikens stadige Tiltagen. Totalt forlist er 815 søgaaende Skibe med et Rumindhold paa 575,750 Tons (i 1903: 991 Skibe med 599,141 Tons), medens 7,269 søgaaende Skibe har haft delvise Havarier (i 1903: 7,679 Skibe).

Denne Nedgang i Antallet af indtrufne Søulykker, der forøvrigt næsten udelukkende kommer Sejlskibene til Gode, skyldes væsentligst de gunstigere Vejrforhold i det forløbne Aar. Medens 27,9 pCt. af de delvise Hava-rier i 1903 direkte eller indirekte skyldtes hardt Vejr, beløber det tilsvarende Procenttal for 1904 sig kun til 20,9. Ogsaa til den kendelige Nedgang i 1904 i Antallet af savnede Skibe maa Aarsagen søges i de gunstigere Vejrforhold. Det procentvise Antal af Strandinger og Kollisioner har derimod været større i 1904 end forrige Aar: for Strandingeres Vedkommende 31,0 pCt. mod 30,0 pCt. i 1903 og for Kollisionernes Vedkommende

26,9 pCt. mod 23,4 pCt. i 1903. Endnu mere udpræget er den procentvise Forøgelse af Totalforlis under Rubriken „sunkne Skibe“, der dog for en stor Del skyldes den russisk-japanske Krig.

Nogen egentlig Forandring i Antallet af Maskinhavarier har der ikke været, men det er dog værd at lægge Mærke til, at af samtlige Akselbrud faldt 22 pCt. paa ballastede Skibe i 1903, men kun 15,9 pCt. i 1904. Det samme gælder det samlede Antal af Havarier, der skyldes Brand; dog er Procentantallet af Brande for Stykgodsladninger og ubekendte Ladningers Vedkommende steget noget baade med Hensyn til Totalforlis og delvise Havarier.

Karakteristisk for Aaret 1904 er det store Antal af Linje-Dampere, der er forlist totalt, og ganske særlig Interesse knytter der sig til Tabet af følgende Dampere: „Yeoman“, 7,379 Tons (Harrison Line, Liverpool), der i Februar forliste paa Spaniens Nordvestkyst; „Kurfürst“, 5,655 Tons (Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg), strandet paa den portugisiske Kyst; „Australia“, 6,901 Tons (P. & O. Co.), strandet i Nærheden af Sydney; „Norge“ (D. F. D. S., Kjøbenhavn), forlist ved Rockall i Juni; Hamburger Skibene „Solingen“ og „Gertrud Woermann“, begge strandet paa Afrikas Vestkyst; „Secundra“ (British India Steam Nav. Co.), strandet paa Ceylon.

Havarier, der omfatter over Bord Kastning eller paa anden Maade foranlediget Tab af Dækslast i Trælastfarten fra Østersøen, har været færre i Antal og Omfang i 1904 end det forrige Aar; navnlig er September Maaned forløbet saa heldigt, at man maa gaa 10 Aar tilbage i Tiden for at finde lignende Forhold.

## Bjærged Skibsbesætning.

I Begyndelsen af Januar blev en Del af Besætningen fra det norske Barkskib „Marpesia“ bragt i Land i Bermuda af den danske Dampere „Gallia“, der tilhører Dampskibsselskabet Kjøbenhavn og føres af Kaptajn N. L. Nielsen.

„Gallia“ havde truffet „Marpesia“ brændende i Atlanterhavet paa 36° 52' N. Brd. og 40° 40' V. Lgd., og med store Anstrengelser var det lykkedes at redde en Del af Barkens Mandskab. Resten af Besætningen var bleven dræbt ved en Eksplosion i Barkens Naftaladning, som kort i Forvejen havde fundet Sted.

Til „Gallia“'s herværende Rederi er der nu indløbet en udførlig Rapport fra Kaptajnen.

1ste Juledags Formiddag Kl. 11, skriver Kaptajn Nielsen, da jeg tillige med 1ste Styrmand stod paa Broen, saa vi pludselig et Par Strøger om Bagbord en Ildsøjle stige flere Hundrede Fod til Vejrs ude mod Horisonten, og lidt efter hørte vi et drønende Knald. Med Kikkerten opdagede vi straks efter, at Ilden og Knaldet skrev sig fra et stort Sejlskib, som nu saas i fuld Brand. Vi satte straks Kurs mod det med forceret Kraft, men Vinden var vestlig med stormende Kuling og høj Sø og Byger imod, saa vi gjorde kun langsom Fart.

Redningsbaadene blev gjort klare paa Vejen derhen til, og Spørgsmaalet om Muligheden af at sætte Baad ud drøftedes. Vi blev enige om, at det vilde være umuligt at holde Baaden klar af det brændende Vrag, selv om det kunde lykkes at faa den sat i Vandet. Da vi endelig naaede derhen, gik vi saa nær Vraget, som vi kunde, og raabte over, at de maatte springe over Bord, saa vi fra Søen kunde fiske dem op. Men de turde først ikke og ventede stadig paa, at Baaden skulde komme.

Vi drejede saa rundt en Gang og drøftede atter Spørgsmaalet om at sætte Baad ud. Vi blev enige om at gøre et Forsøg ved at lægge Skibet omtrent tværs et Stykke til Luvart for Vraget og saa fire Baaden ned til Skibet i en Line. Under Forsøget paa at sætte Baaden ud, tog Skibet imidlertid nogle svære Overhalinger, saa Baaden sloges i Stykker.

Jeg raabte saa over til Vraget igen, hvor Ilden nu rasede værre og værre, at den eneste Redning var at springe over Bord, og lidt efter tog 2den Styrmand derfra Mod til sig og sprang ud, og nogle Minutter efter bjærgede vi ham. Da vi imidlertid nu kom for nær op imod Vraget, varskoede jeg de andre om at vente, medens vi gjorde en Omdrejning og fik Skibet bragt i en gunstig Stilling for Vraget igen.

Saa snart vi kom tilbage, og jeg gav dem et Vink, sprang de derefter alle ud paa én Gang, og i Løbet af nogle Minutter havde vi dem om Bord med Undtagelse af 1ste Styrmand, der ikke kunde svømme og tilmed havde forvredet begge Arme og havde et stift Ben. Det lykkedes dog i sidste Øjeblik at faa fat i ham og halet ham om Bord; vi var da drevet saa nær Vraget, saa det var alt, at vi gik klar.

Skibet var „Marpesia“ af Horten, fra New York til Cette med Nafta. 11 Mand var gaaet i Luften ved Eksplosionen, de 7 Mand, som var tilbage, blev reddede. De Reddede var Kaptajnen, 1ste og 2den Styrmand, Tømmermanden, Sejlmager, en Matros og en Letmatros. 5 Minutter efter at de alle var reddede, faldt Mesanmasten agter over, hvor de havde staaet, saa det var omtrent i sidste Øjeblik, at de slap derfra. For- og Stormasten var gaaet over Bord et Kvartertid efter Eksplosionen.

„Marpesias“ Kaptajn fortalte, at de den 17.—18. December havde haft en Orkan, som havde gjort den til et fuldstændigt Vrag; Husene var bortslaaede samt alle Baade, Kahytten fyldt med Vand, og alt, hvad der var af Proviant, Tøj, Kort, Bøger, Navigationsinstrumenter samt alt andet var fuldstændig ubrugeligt. 3½ Fod Vand var der i Lasten. De halve af Mandskabet var syge, og Resten havde ingen Kræfter til at gøre noget. Af Sejl var der kun et Mærsejl, 1 Stagesejl og 1 Mesan tilbage, alt det øvrige var blæst bort.

Det var først nogen Tid efter Eksplosionen, at de havde faaet Øje paa os. De sidste 10 Minutter, de var om Bord, blev Dækket saa varmt, at de maatte staa paa et Ben ad Gangen for ikke at brænde Fødderne.

Fem af de Reddede var, da de kom om Bord, meget syge og medtagne.

Kaptajn Nielsen slutter sin Rapport med at meddele, at Rejsen over Atlanterhavet havde været meget stormfuld. Hans Kulbeholdning var svunden saa stærkt ind, at han mente det rigtigt at løbe ind til Bermuda for at faa den kompletteret og samtidig landsætte de Reddede.

Det er forøvrigt ikke første Gang, at Kaptajn Nielsen har reddet Skibbrudne. I 1903 bjærgede han i Nordsøen 5 Mand fra den engelske Skonnert „Oliwen“ og fik i den Anledning senere overrakt en kostbar Sølvgenstand fra den engelske Regering.

## Farlig Ladning.

Vi har fra Bestyreren af Svendborg Søassurance, Mægler A. Hansen, modtaget følgende:

Fra D'hr. F. W. Berk & Co. Ltd., London, er modtaget en Skrivelse, der i Oversættelse lyder saaledes:

Da det viser sig, at der ingen Vanskeligheder er for at erholde Skib til at føre Nitre Cake in Bulk, almindelig kendt under Navn af Bisulphate of Soda, skal det være os meget kært at erfare Deres Mening om, hvilke Midler der bør anvendes for en farefri Transport af denne Vare.

Nitre Cake er i Udseende lig Slafes eller Stykker af en snavset hvidgul Farve, og som efter at være udsat for Luften begynder at blive vaad og løs;

Nitre Cake er Affald fra Tilvirkningen af Nitric Acid (Salpetersyre) og indeholder, foruden en mindre Procent af Salpetersyre, tillige 30 à 35 pCt. Sulphuric Acid (Svovlsyre) og bliver altid lagret i det fri.

Den flydende Syre, der oser ud af Nitre Cake, danner blandet med Vand fra Luften en gennemtrængende Syre, der æder sig igennem Jærn, ødelægger Træ, og bedrøver Skibene, som fører det.

Vi har med vore Skibe forsøgt paa alle Maader og med alle Midler at forebygge denne Ødelæggelse, men uden Held, og vi har ofret flere Hundrede Pund Sterling for at udfinde en modvirkende Garnering i vore Skibe.

Denne flydende Syre trænger sig ind under Naglehoveder og Bolte, imellem Planker og Tømmer, imellem Sammenføjninger paa Jærnplader, og endnu efter at Ladningen er losset, vedbliver Virkningen deraf længe efter.

Men ikke desto mindre er Skibe villige til at føre dette Stof til en lav Fragt, og derfor maa der uden Tvivl bringes en Metode i Anvendelse, der kan forebygge denne Fortæring.

Hvis De derfor har haft Ladninger af Nitre Cakes, udbeder vi os at faa meddelt Deres Erfaringer herom og hvilke Midler, De har anvendt for at forebygge denne Fortæring.

Sulphate of Soda eller Salt Cake er forskellig fra ovennævnte og er uskadelig.

*F. W. Berk & Co. Ltd.*

Skulde nogen af „Dansk Søfartstidendes“ Læsere have Kendskab til denne Vare og dens Virkninger samt hvilke Midler, der eventuelt er anvendte til Forebyggelse af Fortæringen, bedes Oplysning herom indgivet til dette Blads Redaktion, for at bedre Kendskab til denne farefulde Ladning, eventuelt Midler til Modvirkning deraf, kan blive bekendt i saa vide Kredse som muligt.

Svendborg, d. 27. Januar 1905.

*A. Hansen.*

## Spørgsmaal om Kommission ved Salg.

„Shipp. Gaz.“ indeholder, under Omtalen af en for nogen Tid siden afsagt Dom, en Artikel angaaende en Mægler Ret til Kommission i Anledning af et Skibssalg.

Den her omhandlede Retssag var anlagt af Mæglerfirmaet Pinkney & Sons mod Northumberland Shipbuilding Company. Citanten vidste, at Firmaet Mathias & Co., som havde mistet et Skib, agtede at købe et i Stedet, og sendte det derfor specielle Opgaver angaaende et Skib, der var bygget af Indstævnte. Dette var i April, og Mathias & Co. synes ikke da at have bestemt sig med Hensyn til hvad Slags Dampskib, de vilde købe. I Juni Maaned sendte et andet Mæglerfirma Opgaver angaaende det samme Skib til Mathias & Co., og nu kom der Handel i Stand ved dette Mæglerfirma, som da ogsaa fik sin Kommission udbetalt. Dommeren udtalte, at

Citanten kun var berettiget til Kommission, for saa vidt som han kunde føre Bevis for, at han virkelig havde bevirket, at Handelen havde fundet Sted. Efter en meget lang Raadslagning gik Juryens Afgørelse Citanten imod.

Som man her ser, fandt Retten, at Citanten vilde være berettiget til Kommission, dersom han virkelig havde bevirket, at Handel kom i Stand, og at der i saa Tilfælde ikke kunde tages Hensyn til, enten den anden Mægler havde faaet Kommission eller ikke. Afgørelsen af et Spørgsmaal som det ovenfor anførte kan være meget vanskelig; men det synes dog højst rimeligt, at en Mægler, der har bragt Køber og Sælger sammen, maa være berettiget til Kommission, naar Underhandlingerne før eller senere har ført til Handel. En Dommer udtalte i en Retssag dette tydelig nok saaledes:

„En blot og bar Introduktion af en Mand til en anden vil ikke være nok . . . ; men dersom denne Introduktion danner Grundlaget for fortsatte Underhandlinger, da er Vedkommende berettiget til Kommission. Spørgsmaalet er om, hvorvidt Salg virkelig og hovedsagelig skriver sig fra vedkommende Mægler Handling, og Kommissionen er da ikke afhængig af, om han har været med ved Kontraktens Oprettelse eller ikke.“

Vi skal anføre et andet Eksempel angaaende det samme Spørgsmaal. Et kinesisk Rederi, som ønskede at købe et Skib, traadte ved sine Agenter i London, d'Hrr. Matheson & Co., i Forbindelse med Skibsmægler White. Denne vidste, at Dpsk. „Europa“, tilhørende Hr. Munro, var til Salg, og han ansaa dette Skib for passende. Skibet blev besigtiget af Selskabets Agenter, som ikke fandt det tilfredsstillende, hvorom Hr. White da underrettede Hr. Munro.

Omkring tre Maaneder senere blev der indledet Underhandlinger med en anden af Selskabets Agenter og en anden Mægler, af hvem „Europa“ paany blev anbefalet, og de efterfølgende Underhandlinger førte nu til Handel.

Hr. White fordrede nu Kommission, og da denne ikke betaltes godvilligt, anlagde han Retssag. Ved Retten vandt han Sagen, men denne Dom blev appelleret, og Appelretten fandt, at White ikke var berettiget til nogen Kommission, „da Salget ikke var en Følge af hans Introduktion.“

Vanskeligheden bestaar, som man vil se, i at afgøre, om Fakta viser, at Introduktionen er eller ikke er Grundlaget for de fortsatte Forhandlinger.

## Vestindiske Orkaner.

Vi har modtaget følgende Oversættelse:

En Orkans Anmarch er i Reglen tilkendegivet ved en Anti-Cyklon, hvis Tilstedeværelse kendes paa følgende:

1. Usædvanlig Stigning af Barometret.
2. Anti-Cykloniske Vinde.
3. Ualmindelig klart Vejr med overordentlig tør og varm Luft.

Den større eller mindre Stigning af Barometret paa et givet Sted under Passagen af en Anti-Cyklon, afhænger ikke alene af dennes Styrke, men ogsaa af Centrets Afstand.

Hvis Vinden i Anti-Cyklonen forandrer Retning, kan dets Centrum let bestemmes ved følgende almindelige Regel:

Staar Observatoren med Ryggen til Vinden, saa har han det høje Tryk til højre og lidt bagud, saaledes at Centret med østlige Vinde havs mellem N og Ø, med sydlige Vinde mellem Ø og S, med vestlige Vinde mellem S og V og med nordlige Vinde mellem V og N. Efterhaanden som Maksimumstrykket fjærner sig fra Observatoren, og han kommer ind under Orkanens Omraade, vil Barometret, som allerede er falden fra sin ualmindelige Højde, stadig falde langsomt. Cirrus-Skyerne overtrækker nu Himlen som et hvidt Slør, der efterhaanden bliver tættere og tættere og forårsager Ringe omkring Sol og Maane. Ved Solopgang og ved dens Nedgang er disse Skyer bekendt for deres mørkerøde og violette Farver.

De ejendommelige Cirro-Stratus-Skyer, Orkanens aldrig svigtende Forløber, viser sig kort efter. Luften bliver trykkende, Varmen uudholdelig og stikkende, samtidig tiltager Luftens Fugtighed. Efter nogen Tids Forløb viser den over Orkancentret hvilende Sky sig over Horisonten, som en mørk Skybanke; de første Nimbus-Skyer med fin Regn og lasede Stykker af Cumulus-Skyer overtrækker nu Himlen. Vinden tiltager i Styrke og kommer i Byger. Efterhaanden som Orkanen nærmer sig, falder Barometret hurtigere, Bygerne tiltager i Antal og Heflighed; Luftens elektriske Udladninger viser sig paa dette Tidspunkt, deres Udeblivelse er meget daarlige Tegn, dog høres Tordenens Rullen sjælden.

For en Observator, der udelukkende skal stole paa sine egne Iagttagelser, som Tilfældet er med Navigatøren, er det af største Vigtighed under Orkanens forskellige Stadier at vide, hvor han befinder sig i denne, eller med andre Ord, i hvilken Retning han har Stormcentret fra sig.

Følgende Momenter, dels taget fra Skyernes Udseende og Form dels fra Luftstrømmens Retning under Orkanen, vil i denne Henseende være til stor Nytte:

1. Efterhaanden som Himlen overtrækkes, vil det Slør, som Cirrus-Skyerne danner, vise sig tættest over en bestemt Del af Horisonten, hvor en hvidlig Bue former sig; ved Solopgang og ved dens Nedgang antager denne Bue en blodrød Farve. Denne Cirrus-bue er en Del af en Taagekreds som omgiver Orkanen, og er det første, som sætter os i Stand til at kunne bestemme, i hvilken Retning vi har Orkanen fra os.
2. Det er observeret, at de før omtalte Cirro-Stratus-Skyer spreder sig saaledes, at Straalernes Brændpunkt omtrent svarer til Stormcentrets Pejling. Dette anses som et meget vigtigt Kendetegn og er bestyrket ved en Mængde Observationer. Dette Brændpunkts Beliggenhed er meget let at bestemme, da det kun er nødvendigt, naar flere af disse Skyer danner Retninger, der er væsentlig forskellige fra hverandre, at tænke sig Straalerne forlængede til Skæringspunktet.
3. Orkanskyen viser sig over Horisonten saaledes, at dets Midtpunkts Beliggenhed omtrent svarer til Orkanens Stormcenter. Orkanskyen viser sig som en mørk, truende Skybanke og er let kendelig fra en hvilken som helst anden Sky, ved sin forholdsvis uforanderlige Beliggenhed, ved Bygernes samt de afrevne Skymassers Bevægelser i Forhold til Banken.
4. De lavt flyvende Skyer indenfor Orkanens Omraade, bevæger sig i Almindelighed i en Retning meget nær vinkelret paa Stormcentrets Pejling.

Retningen af Cumulus, Cirro-Cumulus og Cirrus-Skyerne, der gaar forud for Orkanen, danner Vinkler med Retningen til Centret, der dog altid er mindre end 8 Streger. Det maa dog her bemærkes, at i Tilfælde af at flere Lag af disse Skyer samtidigt trækker hen over

Himlens Overflade, saa vil Vinklen tiltage med Skyernes Højde.

Naar Skibet befinder sig indenfor Orkanens Omraade, kan „Buys Ballot's“ Lov benyttes:

„Staar Observatoren med Ryggen til Vinden, saa har han Minimumstrykket til venstre og lidt foran“.

I Tilfælde af at Centrets Pejling vedblivende er det samme, samtidigt med at Stormen tiltager, og Barometret stadig falder, saa befinder Skibet sig i Centerbanen eller meget nær samme. Forandringer Centret Retning med Solen, i hvilket Tilfælde Vindens Retning ligeledes trækker til højre gennem N-Ø-S-V, saa befinder Skibet sig i Orkanens højre eller farlige Halvdel. Drejer Vinden og Centrets Retning sig derimod den anden Vej, saa befinder Skibet sig i Orkanens venstre eller mindre farlige Halvdel.

I Begyndelsen af Orkantiden plejer nogle af Orkanerne i Juni og Juli Maaned at holde sig godt mod Syd og at krydse det Caraibiske Hav og til sine Tider ogsaa Øen Cuba i Retning omtrent V. t. N. Fra først i August til sidst i September bevæger Orkanerne sig i en Retning imellem VNV. og NV. Orkanerne i disse Maaneder bøjer alle Øst efter udenfor Troperne paa omtrent 27° til 33° N. Brd.

Efterhaanden som Orkantiden skrider frem, falder Banerne mere vestlig, Orkanerne holder sig sydligere og drejer Øst efter under lavere Bredder, saaledes at disse i Oktober og endda nogle i Slutningen af September, gaar hen over den sydlige Del af det Caraibiske Hav og drejer Øst efter i Nærheden af Krøbsens Vendekreds eller endog Syd for denne. Disse Orkaner er uden Tvivl de farligste for Skibe, som befinder sig Vest for Øen Cuba.

#### Praktiske Vink.

Nærmer Orkanen sig fra imellem Øst og SØ., saa er al Navigering fra Cuba Øst efter yderst farlig i August og September. I Oktober derimod er Navigeringen mindre farlig, da Orkanerne bevæger sig paa sydligere Bredder. Dog bør Sejlskibe i sidste Tilfælde vente, indtil Orkanen havs imellem Syd og Vest, for med Fordel at kunne benytte Vindene fra SØ. skiftende gennem Syd til Sydvest. Navigering Nord efter er ligeledes meget farlig i August og September. Et Sejlskib bør ikke forlade Havn for at foretage denne Rejse, naar en Orkan er i Vente. En Damper kan derimod gøre det, naar den er sikker paa at kunne komme ud af Floridastrædet og bort fra Kysten, inden Stormen indhenter den. Overraskes et Skib af Stormen, medens det befinder sig i Floridastrædet, er det at foretrække at være i den farlige Halvdel af Orkanen, thi her har det den Udvej, at kunne ligge underdrejet, stævnenende NØ, Øst eller SØ. efter Omstændighederne; hvorimod Skibet, hvis det befinder sig i den mindre farlige Halvdel, vil blive klemt mellem Kysten og Centerbanen, uden Plads til at lænse. Utallige er de Skibe, som i de sidste Aar er forliste paa denne Kyst. Navigering Vest efter betragtes i ovennævnte Tilfælde som saa at sige farefri, da det kun er faa Orkaner, som krydser den meksikanske Havbugt, og i det Tilfælde at disse tager en østlig Kurs paa lave Bredder, saa rækker de ikke ret langt ind i Bugten. Skibe, som skal denne Vej, har derfor Tid nok til at komme udenfor Orkanens Rækkevidde, naar de forud er advarede om dennes Anmarch.

Nærmer Orkanen sig derimod fra SSØ. til S eller SV, eller med østlige Vinde skiftende Syd efter, saa er Navigering Øst efter uden Fare. Rejsen til Vera Cruz og New Orleans kan da være meget farlig og ligeledes Navigering Nord efter; thi disse Orkaner raser hen over den østlige Del af Bugten og de sydlige Stater med stor Voldsomhed efter at have forandret Kursen NØ. over, og overrasker ofte Skibe, som sejler mod Vest samt indhenter dem, som kort forinden har forladt Havn styrende Nord paa.

Naar Orkanen er Nord for Havanna eller haves mellem Vest og Nord, saa er Navigeringen Øst efter ikke alene uden Fare, men har tillige Fordelen af favorable Vinde. Navigering Nord og Vest efter er ligeledes uden Fare, hvis Orkanen allerede har ændret sin Kurs NØ. over; er dette Tilfældet, vil Stormen, som bevæger sig hurtigere end Skibet, snart distancere dette. Har Orkanen endnu ikke forandret sin Retning, saa er, omend Sejladsen Vest efter kan udføres uden Fare, dette dog ikke tilraadeligt, thi det vil blive nødvendigt at kæmpe imod Storm og høj Sø, hvilket kun vil være at spille Tid og brænde Kul til ingen Nytte; samtidig med at man overanstrenger Skib og Maskiner uden at kunne avancere noget af Betydning; at holde Nord over kan gøres uden Fare, dog kan det blive farligt at fortsætte for længe i denne Retning.

Hvis Orkanen endelig haves mellem Øst og ØNØ, styr da en Kurs imellem Syd og Vest, forudsat at Vinden tiltager, og Barometret falder; denne Sejlads er uden Fare, saa længe Skibet er godt klar af Landet.

Befinder Skibet sig imellem Cap San Antonio og Havanna, naar Kendetegnene paa en Orkans Anmarch er observeret, saa gælder det først om at komme klar af Landet og Strømmen; naar dette er gjort, og Centret haves imellem Øst og Syd, hvilket er mest sandsynligt, da bør man lænse væk paa Kursen VSV., indtil Centret haves i NØ. De Vinde, som nu følger, kan da benyttes til at fortsætte Rejsen.

Viser det sig derimod, at Centret haves imellem Syd og Vest, drej da Skibet til Vinden, for med Bestemthed at kunne observere, om Centret staar stille, eller om det bevæger sig. Viser det sig, at Centret staar stille, eller at Vinden skifter mod Solen, saa skal i begge Tilfælde Skibet lænse væk med Vinden paa Styrbords Laaring; bevæger Retningen til Centret sig derimod den anden Vej, Vindene altsaa skiftende med Solen, drej da under med Stævnen Øst over.

Dette sidste Tilfælde er meget farefuldt, hvorfor Navigering i dette Farvand saa vidt muligt bør undgaaes i Oktober Maaned.

H. H.

## Frugtmarkedet.

I den forløbne Uge er der intet Steds indtraadt nævneværdige Forandringer, og alle de forskellige Markeder er nærmest i høj Grad utilfredsstillende. I ingen Retninger er der noget rigtig Liv, og Udsigter til en Bedring kan i Øjeblikket ikke spores. I de sidste Aar har Vareomsætningen ikke udviklet sig i samme Forhold som Dampskibstonnagen, der jo er vokset med rivende Hast, og bliver der ikke snart lidt mere Balance i Tingene, vil det komme til at se slemt ud for Skibene, thi hvor skal de tilsidst alle faa noget at sejle med? For dansk Regning bygges der ikke faa Dampere, men paa Verdensmarkedet er dette dog ikke meget i Sammenligning med, hvad de store søfarende Nationer, navnlig England, bygger, og saa er det tilmed i Udlandet overvejende meget store Dampere, der bygges. For nylig har nu et enkelt Firma i Glasgow bestilt ikke mindre end 10 Trampdampere paa 7,000 Tons Stykket. Med den stedse stigende Konkurrence fra Rutebaadenes Side for Øje, hvilken vi adskillige Gange har paapeget, maa det siges, at de Redere, der saaledes bygger „en gros“, maa være i Besiddelse af en betydelig Portion Optimisme med Hensyn til, hvad Fremtiden vil bringe.

Det østlige Marked har ikke fragtet meget, og Raterne er omtrent som forrige Uges. Kun Bombay har

været lidt fastere for prompt Lastning og betalt 14/6 til udsøgt Havn. Kurrachee sluttede nogle Februar/Marts Baade til 15/6 à 16/. Fra Rispladserne er 23/9 O. C. fremdeles opnaeligt, og 25/ betaltes til Kalmar. For Sukker fra Java er gentaget 26/3 à 26/9 for Lastning til Sommer.

Sortehavet er stadig flovt, og fra Odessa, Theodosia etc. holder Raten sig omkring 7/ for større Baade ved Anlægning, medens mindre Baade kan sluttes til 8/3 à 8/9 N. C. En prompt 5,000 Tons Baad akcepterede 9/ Nikolajeff/Bergen og Stavanger. Fra bulgarsk Havn betaltes 7/ L. H. A. R. for prompt. For Salt fra Eupatoria til Riga eller Libau kan faas omkring 11/.

Middelhavet har ikke taget særlig mange Baade i Ugens Løb. Der fragtedes mest for Erts og betaltes særdeles lave Rater, bl. a. 6/9 Seriphos/Glasgow, 7/ Ergasteria/Antwerpen, 6/9 Limiona/Middlesbro, 5/6 à 5/7½ Carthagen/Maryport, 5/3 Rotterdam, alt med „free despatch“. Esparto- og Fosfatfragterne er som i forrige Uge. Fra Aleksandria noteres for Bomuldsfrø 7/6 direkte Havn U. K., 8/6 Ordre, og for Johannesbrød fra Cypern (2/3 Pladser) 15/ til Hull. Bilbao er uforandret slet paa Basis af 3/9 Cardiff, 4/4½ Middlesbro, 4/6 Stockton.

Nordamerika fragtede en Del Dampere for Træ fra Golfen og Kanada, samt nogle faa for Petroleum i Kasser fra New York etc. til Østen, men her udover er der kun gjort lidt, og Markedet ligger flovt. For Trælast betaltes bl. a. 81/3 Pensacola/Grangemouth, 80/ London (større Baad), 80/ à 80/6 Gulport/Rotterdam, 82/ Mobile/Holland og en Havn i U. K., 92/6 Rosario, 35/ fra St. John, 38/6 à 39/ Halifax eller Westbay til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Petroleum sluttedes til 21½ Cents Shanghai, 22 én, 22½ to japanske Havne, 25 Hankow. Kornlaster findes der kun faa af, 2/1½ betaltes der fra Virginia til Rotterdam eller Hamburg, 2/3 Kjøbenhavn, medens der til Cork for Ordre nu kun noteres 2/6. Paa Netto Charter fra Golfen faas næppe over 10/6 U. K. eller Kontinentet, 11/6 Danmark.

La Plata Markedet har ikke været aktivt, særlig ikke de øvre Flodhavne, hvilket til Dels skyldes Strejken, men da denne menes nu at ville blive bragt til Ophør, tør mere Liv nok forventes. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betaltes 17/ for prompt, 17/6 à 18/ for senere Lastning, medens der fra Buenos Ayres eller Montevideo sluttedes til 16/ à 17/. Fra Bahia Blanca akcepterede en stor Dampere 17/3 pr. April.

Østersømarkedet er mat, og de i den senere Tid herskende urolige Forhold i Rusland har forvoldt de ikke faa Dampere, hvoriblandt mange danske, som har været og endnu er i de russiske Havne, alvorlige Ophold, som er ensbetydende med mange Penge ud af Lommen. Arbejdet er nu overalt i Gang igen, men helt regelmæssigt foregaar det ikke. Reval og Riga er blokerede af Is, og Dampere kan i Øjeblikket hverken komme ud fra eller ind til disse Pladser. Windau har sluttet til 9 d. Havrebasis London, 9¾ d. Hamburg, Frcs. 17 à 17½ Hør til Dunkerque eller Ghent. Fra Libau noteres 9 d. til London eller Rotterdam, 9¾ Hamburg eller Weseren, 1/1½ for mindre Baade til Kanalen. De tyske Havne har næsten intet at byde paa.

Kulfragterne er ikke undergaaede væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Ad Middelhavet til betales der stadig ret gode Rater, grundet paa de usle Returfragter, ad Østersøen til er Fragterne faa og smaa, og hvad Nordsøraterne angaar, da er de igen lidt bedre, da Strejken i de tyske Miner fremdeles vedvarer. Fra Tynen eller Blyth betaltes 3/9 à 4/3 Rotterdam, 4/ à 4/6 Weser eller Emden, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn, 4/3 Neufahrwasser, 6/4½ Catania, 6/3 à 6/6 Nizza, 6/6 Piræus. Fra Firth of Forth sluttedes der til 4/ Rotterdam, 4/3 à 4/9 Emden, 4/3 à 4/9 god dansk Provinshavn, 6/3 Genua. Fra Cardiff placeredes Dampere til 4/6 Hamburg, 5/ Kiel, 6/10½ à 7/ Barcelona, Frcs. 7¼ à 8 Marseille, 6/3 à 6/6 Genua eller Neapel, 6/6 Messina, 6/ à 6/3 Port Said, 6/9



Colombo, 5/3 Las Palmas, 7/3 à 7/6 La Plata, 8/3 à 8/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere er uden Forandring siden sidste Notering, og navnlig hvad Østersøen angaar, er det præget af en ualmindelig Flovhed. Støtten synes ret fast, og der er Udsigt til at opnaa 5 Mark for Korn til Danmark, Hertugdømmerne, Sydsverrig.

ab Kjøbenhavn er Tilstanden ligeledes den samme; intet Liv at spore; der skal være sluttet til Horsens 16 Øre pr. Ctnr. Rug.

ab Bottenhavet noteres til Aberdeen (D & B) 26/6 à 28/, til London 27/6 à 28/, til Dublin 36/3 à 38/, Southampton 33/ à 34/, alt firewood.

ab Archangel — Medway Stav 37/.

## Smaaskibenes Vilkaar.

Vi har modtaget følgende:

Under denne Overskrift har Kapt. R. C. Mortensen i dette Blad for 19. ds. særlig fremdraget de mærkelige ny Skemaer, hvor vi skal indføre vore Indtægter uden samtidig ogsaa at indføre vore Udgifter. At et saadant Skema vil blive i højeste Grad villledende, i Stedet for at det vel skulde være vejledende for Vedkommende, som skal sætte os i Skat til Stat og Kommune, siger sig selv.

Idet jeg langt fra underkender det store Arbejde, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har udrettet og kan udrette for os for Eftertiden, vil jeg dog paapege, at disse Skemaer tillige med meget andet af samme Surdejg er et slaaende Bevis for, hvor uheldig den store Sømandsstand i vort lille Land er stillet. Vi har ikke en eneste Repræsentant i Rigsdagen til at varetage vore Interesser.

Skulde vi ikke nu, da der er Tale om en Omordning af Valgkredsene, alle slutte os sammen og søge Regering og Rigsdag, for dog at faa 2 à 3 Repræsentanter, mulig 4. Der hører jo kun lidt god Vilje til og en Forstaaelse af, hvilke store nationale Interesser Sømandsstanden repræsenterer. Jeg haaber nærmere at komme ind herpaa ved vor forestaaende Generalforsamling i Odense.

Angaaende de efterfølgende Punkter slutter jeg mig ganske til Kapt. Mortensen.

Fr. Nielsen,  
„Nordlyset“.

Vi mener dog at burde gøre opmærksom paa, at Udkastet til de ovenfor omtalte Skemaer har været sendt til Erklæring bl. a. hos Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, der ingen Indvending fremsatte mod dets Affattelse, samt at Skemaets Hensigt ikke er at være vejledende ved Skatteansættelse, men ene er at tilvejebringe Materiale til Udarbejdelsen af den aarlige Statistik over danske Skibes Fragtfart.

Red.

## 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.
Syddjælland .....	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 M. Andersen.
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 Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted .....	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

## Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Østersøen

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Leth, mindedes først Kommandør Jacobsens Død og meddelte, at Bestyrelsen havde suppleret sig med Admiral Vict. Hansen.

Konsul Fisker aflagde Aarsberetningen: Hovedinteressen har i Aar hovedsagelig været knyttet til den ny Baad „Astoria“, der har udført en Rejse fra Amerika via Singapore til Hiogo, Ocean Island—Stettin, med andre Ord en Rejse rundt Jordkloden. Den har i alle Maader vist sig som en fordelagtig, højst moderne Lastdamper, og særlig hvad Hastighed og økonomisk Drift angaar overtruffet de Forventninger, man nærrede til den. Den opnaaede Fragtrate var ret god, men Opholdene saavel i Japan som paa Ocean Island blev altfor lange, saaledes at Fortjenesten blev beskaaren kendelig.

Man saa sig efter Omstændighederne i ikke i Stand til at udbetale Udbytte i Aar, hvad der en Tid var Udsigt til.

Om Udsigterne er det selvfølgelig ganske umuligt at udtale nogen Mening under de herskende usikre Forhold. Amerika har i indeværende Sæson vist Livstegn, som var ganske ukendte i de to foregaaende.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Driftsregnskabet, der balancerer med Kr. 96,262.13, viser et Overskud paa Kr. 17,949.61, som henlægges til Reservefonden. Status balancerer med Kr. 2,356,140.01. Aktiekapitalen er Kr. 600,000 og Reservefonden Kr. 299,546.07.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Gustav Heckscher og valgtes Admiral V. Hansen. Revisorerne genvalgtes.

#### Dampskibsselskabet Kjøbenhavn

Konsul Fisker: Som det utvivlsomt er bekendt, har Fragtmarkedet i 1904, særlig for større Baade, ingenlunde været bedre — men paa enkelte Tidspunkter endda ganske blottet for Ordre — noget, der selvfølgelig ogsaa har influeret paa Resultatet af dette Selskabs Drift. Ganske vist har vi opsejlet en lidt større Fortjeneste end Aaret forud, nemlig Kr. 40,500.98, men naar Nettooverskudet desuagtet omtrent er det samme som det foregaaende Aar, skyldes det, at 1902 overgik med en Saldo til 1903 stor Kr. 24,810.40. samt lidt større Renter paa Grund af Anskaffelsen af det større Skib.

Som det foregaaende Aar har Hovedinteressen i afvigte Aar været knyttet til de to største Baade, som løber paa Linjen: Filadelfia—Rotterdam og Leith. Resultatet har, med det for Haanden værende Marked, ikke været godt, men da Baadene i Modsætning til det foregaaende Aar ikke har været slet saa meget generet af stormfuldt Vejr med lange Rejser, er her dog en mindre Bedring at spore, særlig i Slutningen af Aaret, hvor Amerikamarkedet bedredes en Del. Fra Juni til Avgust fandt vi det dog rigtigst, da Markedet paa dette Tidspunkt var meget afbleget, at anbringe „Canada“ i Timecharter til lidt fordelagtigere Rater.

Da mange Betingelser er for Haanden, for at den her berørte Rute igen kan blive lønnende, som den har været tidligere, har vi fundet det rigtigst fremdeles at holde Baadene paa Ruten.

I Modsætning til de foregaaende to Aar har vore Engagementer for kommende Aars første Maaneder, særlig for det amerikanske Marked, været en Del bedre, og for Sommeren har vi Kontrakter omtrent i samme Udstrækning og til omtrent samme Rater som foregaaende Aar, men hvorledes Fragtmarkedet forevrigt vil udvikle sig, særlig tagende Henblik paa de fortvivlede Forhold i Østen, er det selvfølgelig paa nærværende Tidspunkt umuligt at have nogen Mening om.

Der gaves Decharge for det af Grosserer Leth fremlagte Regnskab. Driftsregnskabet, der balancerer med Kr. 111,104.59, viser et Overskud paa Kr. 10,690.50, som henlægges til Reservefonden. Status balancerer med Kr. 5,186,208.09. Aktiekapitalen er Kr. 300,000 og Reservefonden Kr. 507,304.63.

Til Kommitteret genvalgtes Etatsraad Næser. Revisorerne genvalgtes.

#### Dampskibsselskabet Union.

Konsul Fisker: Som meddelt ved Generalforsamlingen i Fjor havde vi en Del løbende Kontrakter for Trælastrejsler

ad russisk Havn til Rater, som i Forhold til, hvad der kunde faas i aabent Marked, maatte betragtes som gode. Desværre blev Resultatet langt fra, hvad vi havde Grund til at vente, idet Ekspeditionen paa Lasteplassen helt igennem har været meget langsom. Dertil har Støtten fra Kulfragterne i Aar været rent minimal, idet Raten gennemgaaende har været lavere end foregaaende Aar, og Ekspeditionen som Regel langsom. En væsentlig Hindring har Selskabet haft i den rent ud fortvivlede Ekspedition i Aleksandria.

I Aarets Slutning viste der sig dog i Amerikamarkedet en Del mere Liv, og for enkelte af vore Baade har vi fra Aarets Begyndelse opnaaet Rater, som var en Del bedre end tilsvarende i Fjor.

Selv om vi til vor Beklagelse ikke ser os i Stand til at udbetale Udbytte i Aar, vil Udbyttet, som hidtil er udbetalt, fordelt over samtlige Aar siden Selskabets Stiftelse inklusive i Aar, andrage en Gennemsnitsdividende af 7,64%.

Foruden de Charters, som for Tiden er løbende, enkelte til hen i Foraaret, som nævnt til ret lønnende Rater, er der sluttet en Del Trælaster og Kulladninger, omtrent i samme Udstrækning som i Fjor.

Vore Skibe er i første Klases Stand.

Grosserer Leth fremlagde Regnskabet, der godkendtes. Driftsregnskabet, der balancerer med Kr. 67,541.66, viser et Overskud paa Kr. 12,600.53, som henlægges til Reservefonden. Status balancerer med Kr. 2,616,636.97. Aktiekapitalen er Kr. 1,500,000 og Reservefonden Kr. 264,143.35. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Admiral V. Hansen.

#### Dampskibsselskabet Inga.

Konsul Fisker: I Lighed med tidligere Aar har Selskabets største Baad, med Undtagelse af en enkelt Trælastrejse, Sverrig—Aleksandria, hvor daarlig Ekspedition ødelagde Resultatet, hovedsagelig været anbragt paa Nordamerika, hvor Fragterne har været mere end slette og Resultatet som Følge deraf elendigt. Derimod har Baaden fra indeværende Aars Begyndelse været inde for et efter Forholdene ret lønnende Charter, der strækker sig over 3—4 Maaneder.

Oversejlingsomkostningerne, som hovedsagelig kommer det gamle Aar til Last, har selvfølgelig ogsaa bidraget sit til at forringe det her forelagte Regnskab. For Sommeren er sluttet nogle Trælaster til en Del højere Rater, end hvad nu er opnaaeligt.

Uagtet vi saaledes ikke i Aar kan uddele noget Udbytte til Aktionærerne, kan jeg konstatere, at tagende det Udbytte, som er uddelt siden Selskabets Stiftelse, fordelt over samtlige Aar, altsaa inklusive i Aar, andrager Gennemsnitsudbyttet 7,05 % pr. Aar. Selskabets Skibe er i en fortrinlig Stand.

Grosserer Henningsen fremlagde Regnskabet, der godkendtes. Driftsregnskabet, der balancerer med Kr. 57,080.54, viser et Overskud paa Kr. 6,441.17, som henlægges til Reservefonden. Status balancerer med Kr. 2,021,502.38. Aktiekapitalen er Kr. 800,000 og Reservefonden Kr. 142,673.09.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Henningsen. Revisorerne genvalgtes.

#### Vejle Sømandsforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Det reviderede Kasseregnskab, som oplæstes af Kasseren, balancerer med Kr. 4,083.00. Indtægten, som bestaar i Kontingent af 104 Medlemmer samt Gaver og Renter, beløber sig til Kr. 609.42. Udgifterne, ialt Kr. 300.50, bestaar væsentligst i Bidrag til Enker efter Medlemmer af Foreningen, som har faaet udbetalt Kr. 270. Der har altsaa været en Fremgang af Kr. 308.92.

Kassebeholdningen udgør Kr. 3,782.50, som indestaar paa Sparebog i Vejle Bank.

Efter at Regnskabet var godkendt af Generalforsamlingen, gav Næstformanden, Skibsbygger S. Lindtner, i For-

mandens Fraværelse en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Røgnskabsaar og fremhævede den smukke Gave, Foreningen havde modtaget af Vejle Bank i Anledning af Bankens 50 Aars Jubilæum, nemlig et Legat paa 500 Kr. bærende Bankens Navn, for hvilken Gave Bestyrelsen havde bragt Foreningens Tak.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Skibsbygger S. Lindtner, som efter Tur skulde fratræde. Ligeledes genvalgtes Revisorerne d'Hrr. Kapt. M. N. Fischer og Kapt. J. C. Bertelsen.

## Gensidig Assurance for Sejlskibe.

Vi har modtaget følgende:

Sammen med flere andre vilde jeg gerne høre, hvordan Stemningen er mellem Skibsredere og Skippere for at oprette en gensidig Assurance for Sejlskibe fra 50 til 100 Brutto Tons for hele Danmark. Da der ikke findes nogen Forening her i Landet, hvor vi kan faa den Slags Fartøjer forsikret, er vi jo her henvist til private Assurandører, der tager en meget høj Præmie, som vi ikke kan betale i disse daarlige Tider.

Paa Generalforsamlingen i Kjøbenhavn d. 27. Januar i Øernes eller Bogø Assuranceforening for mindre Skibe var mit Forslag fremme, og der var god Stemning derfor, og vor Forretningsfører Hr. Landt og Havariagent Holm vilde gerne paatage sig at støtte og lede den ny Forening, hvis det skulde vise sig, at der var tilstrækkelig Tilslutning. Den ny Forening skal ikke være afhængig af den anden Forening, og det antages, at vi skal kunne sejle for en Præmie af 3 pCt. om Aaret samt et Indskud af 3 pCt. for Indmeldelsen i Foreningen, betalbar i flere Terminer. Redere eller Skippere med den nævnte Størrelse af Fartøjer, som ønsker at være med til at danne en saadan Forening, ønsker jeg gerne at høre fra omgaaende. Ogsaa Hr. A. Landt, Bogø pr. Stubbekjøbing, vil modtage Meddelelser i saa Henseende. Helst skulde Foreningen jo dannes, inden Skibsfarten tager sin Begyndelse, og jo flere vi faar med, desto større gensidig Støtte har vi i det store og ny Foretagende, som vi har savnet saa længe her i Danmark. Der er Foreninger nok, hvor de mindre Fartøjer kan faa forsikret, men dette gælder ikke de større, der delvis maa forsikre hos private Assurandører til 6 à 7 pCt. Dette kan forebygges, naar vi blot vil slutte os sammen.

Skipper *R. C. Mortensen*,  
Nørreby pr. Jullerup St.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Decbr. Maaned 1904 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 19 amerikanske, 24 britiske, 1 dansk, 6 franske, 2 tyske, 2 italienske, 4 norske, 3 portugisiske, 3 russiske, 1 spansk, 4 svenske, 1 tyrkisk, 1 uruguayisk; ialt 71; Dampskibe: 3 amerikanske, 1 brasiliansk, 15 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 2 norske, 2 spanske; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 38, Kollision 5, Ild 4, sunkne 2, forladte 12, Kondemnation 5, forsvundne 5; for Dampskibene: Stranding 16, Kollision 2, Ild 1, sunkne 2, Kondemnation 4, forsvundet 1.

Peter, Skonnert af Nyborg, der har ligget som Mærkefartøj ved den sunkne Dampner Olna i Storebelt, fik sine Fortøjninger sprængt og drev ned paa Olna. Peter mistede Roret og fik Hul i Bunden; Svitzers assisterede Skibet ind til Korsør.

Olna, Dpsk. Man har ikke kunnet fortsætte Bjærgningen af dette Skib paa Grund af det stormfulde Vejr; det er derimod lykkedes at faa losset noget af Kullasten. Olna har under den sidste Tids Storme lidt betydeligt, idet alt løst opstaaende er revet bort, ligesom Kommandobroen er gaaet over Bord, og Skorstenen er beskadiget. Stormasten faldt ved Skonnerten Peters Paasejling.

Hans, 3-m. Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Grangemouth til Port Castries med en Ladning Kul, indslæbt til Dover efter at have været i Kollision med den norske Dampner Elfi af Horten. Kollisionen, der fandt Sted ved Dungeness, skete ved, at Elfis Maskine nægtede at lystre. Hans fik megen Skade paa Styrbords Bov og Stævn og maa losse og reparere.

Mannheim, Dpsk. af Bremen, har paa Rejsen til Reval med Stykgods været paa Grund paa Sydkysten af Lolland. Svitzers assisterede Skibet af Grunden og ind til Gjedser, hvor Dykkerundersøgelse fandt Sted. Skibet gik derefter til Lübeck, hvor Skaderne paa Ror og Stævn repareres.

Pollux, Dpsk. af Stubbekjøbing, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet kommet paa Grund paa Møen og staar paa 3 Fod Vand. Dpsk. Stubbekjøbing er paa Strandingstedet for at assistere, men Storm og høj Sø har stadig lagt Vanskeligheder i Vejen for Bjærgningen.

Emilie, Barkskip af Fanø, er den 3. ds. indkommet til St. Michaels, Azorerne, i læk Tilstand. Skibet kan ikke fortsætte Rejsen, forinden Besigtelse er afholdt, og denne har afgjort, om Skibet skal reparere definitivt eller kun foreløbig tætnes.

Beacon Light, Dpsk. af Liverpool, strandet ved Tornby, staar stadig meget højt paa Land. Bjærgningsarbejdet er i den sidste Tid næsten umuliggjort ved de hyppige Storme og den høje Sø. Svitzers har derfor besluttet at opsætte Bjærgningen til Foraaret.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. løb en Nybygning af Stablen paa Skibsbygmester Gorm Clausens Skibsværft i Marstal. Skibet, der maaler 70 Br.-Tons, fik Navnet „Hamlet“. Korresponderende Reder er Skibsreder Niels Schmidt, og Fører bliver Kaptejn Erik Rasmussen.

## 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 7. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 6. Febr. for London. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 19. Januar til Boston. — Algarve, Borries, pass. Skagen 6. Februar hertil; ankom hertil 7. Februar. — Anglo Dane, Wiberg, afg. herfra 6. Febr. til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 4. Febr. til Libau. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 4. Februar til New York. — Arno, Strubberg, afgik herfra 4. Febr. til Windau. — Axelhus, Skow, afg. fra Bergen 6. Februar hertil. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Antwerpen 5. Febr. hertil. — Beira, Lunge, ankom til Marseille 3. Februar. — Ceres, da Cunha, ankom til Libau 26. Januar. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 7. Februar. — Christian IX, Müller, ankom til Kongsberg 7. Februar. — Dagmar, Larsen, ankom til Sevilla 31. Januar. — Douro, Mortensen, ankom til Ghent 6. Februar. — Florida, Ørum, afgik herfra 15. Januar til New Orleans. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 6. Februar til Hamburg. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 3. Febr. — Hekla, Egense, afg. fra New York 4. Februar hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristiansand 27. Jan. til New York. — Hengest, Harder, ankom hertil 30. Januar. — Hjelm, Simonsen, ank. til Stockholm 6. Februar. — Island, Holm, afg. fra Christiania 6. Februar hertil. — J. C. Jacob-

sen, Petersen, ankom til Messina 3. Februar. — Jolantha, Kann, ankom til Reval 27. Januar. — Kasan, Hansen, afg. herfra 4. Februar til Libau. — Kentucky, Sjaal, afgik fra New York 28. Januar hertil. — Kiev, Christiansen, ankom til Dunkerque 4. Februar. — Leopold II, Meyer, afg. herfra 3. Februar til Reval. — Louise, Kruse, ank. hertil 7. Febr. — Louisiana, Andresen, pass. Port of Ness 4. Februar hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. til Boston 30. Jan. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 5. Februar. — Moskov, Meldahl, pass. Brunsbüttel 5. Febr. for London. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 4. Febr. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Windau 5. Febr. til Libau. — O. B. Suhr, Frisnette, ankom til Reval 17. Januar. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 21. Jan. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 3. Febr. — Perm, Christensen, ankom til Libau 27. Januar. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 5. Februar til Hull. — Riberhus, Larsen, ankom til Bergen 5. Februar. — Rita, Schibbye, afgik fra Norrkøping 5. Februar hertil. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 23. Januar til New York. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 3. Februar. — Tiber, Bech, ankom til Newcastle 6. Febr. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 3. Februar. — Vendsyssel, Petterson, afgik fra Hull 4. Februar hertil. — Viking, Rasmussen, ank. til Antwerpen 6. Februar. — Fix ankom hertil 25. Januar — Marie ankom til Liverpool 26. Januar. — Vadsø ankom til Liverpool 6. Februar.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ligger i Libau. — Frode, Meyer, afgik fra Sunderland 5. Februar. — Sigurd, Jørgensen, ligger i Libau. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahneke, afgik fra Malmø 4. Febr., ankom til Libau 8. Februar. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Januar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Libau 8. Febr. — Ragnar, Holst, ankom til Windau 31. Januar. — Skjold, Risø, ankom til Windau 5. Februar. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Burntisland 7. Febr. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Antwerpen 3. Februar. — Svend II, Riber, afgik fra Gulfport 29. Januar. — Harald, Hveysel, afg. fra Buenos Ayres 7. Februar.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til South Shields 31. Jan. — Vagn, B. Mahneke, ligger i Libau.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ank. til Brunsbüttel 3. Februar. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Windau 4. Febr., best. til Gand. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Tyne 4. Februar. — Hamlet, Reese, afgik fra Bremen 4. Febr., best. til Newcastle f. O. — Helge, Olsen, afg. fra Bremen 5. Februar, best. til Burntisland. — Rolf, Olsen, ankom til Kiel 5. Februar. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Sunderland 3. Februar.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Kiel 5. Febr., best. til Libau. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Aarhus 5. Febr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Reval 19. Jan. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Newcastle 21. Januar, bestemt til Odessa. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 5. Februar, best. til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, ank. til Pensacola 29. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Buenos Ayres 29. Januar. — Peter Mørch, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 4. Februar, best. til Methil. — Escelence Pleska, Harboe, afgik fra Manchester 2. Februar, best. til Odessa.

**Helmdal.** Anine, Leth, ank. til Sunderland 7. Febr. — Kamma, Løfler, afgik fra Cartagena 7. Februar. — Helga, Møller, afgik fra Sunderland 31. Januar. — Martha, Christensen, ankom til Huelva 31. Januar. — Elna, Rathje, ank. til Bizerta 4. Febr. — Therese, Larsen, ankom til Tappert 3. Febr. — Simone, Olsen, afgik fra Cannes 7. Februar. — Jeanne, Lagesen, ankom til Sfax 7. Febr.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, pass. Alger 3. Febr. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Novorossisk 6. Februar. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Ouessant 3. Febr., ankom til Esbjerg 7. Febr.

**Vesterhavet.** Najaden, Jessen, afgik fra Bremerhaven 3. Februar, best. til Reval. — Niobe, Mathiesen, afg. fra Reval 4. Febr., best. til Dunkerque. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Hull 30. Jan., ankom til Bremen 1. Februar. — Nord-søen, Gram, afg. fra Burntisland 1. Febr., ankom til Rendsburg 5. Febr. — Nexos, Basse, afg. fra Emden 1. Februar, ankom til Boness 5. Februar. — Nora, Jørgensen, ankom til Reval 1. Februar. — Napoli, Christensen, afgik fra Leith 31. Jan., ank. til Bremen 3. Februar. — Dagmar, Hansen, afg. fra Burntisland 4. Febr., ank. til Esbjerg 6. Februar. — Neptun, Knudsen, ank. til Antwerpen 2. Febr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra København 4. Februar, best. til Methil. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 6. Februar, bestemt til Burntisland.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Flensborg 7. Februar. Dagny, Lorentzen, ankom til Middlesbro 6. Februar. — Mary, Larsen, afgik fra Swansea 6. Februar, bestemt til Malmø.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Burntisland 7. Februar, bestemt til Dieppe.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Bona (Algeria) 6. Febr. — Ester, Sørensen, ank. til Stax 31. Jan. — Karen, Winther, ankom til Port de Bouc 2. Februar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, afgik fra Antwerpen 5. Februar, ankom til Methil 7. Februar.

**Østerøen.** Cimbria, Hansen, afgik fra Hamburg 1. Febr., best. til Cardiff 7. Febr. — Astoria, Neergaard, afg. fra Stettin 5. Februar, ankom til Helsingør 6. Februar.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Frederikshavn 30. Jan., ankom til Burntisland 6. Februar.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Korsør 28. Januar ankom til Grangemouth 6. Februar.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til London 6. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 2. Februar, bestemt til Antwerpen. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 4. Febr. — Fredensborg, Lund, afgik fra Bræmerhafen 7. Februar, bestemt til Grangemouth. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Blyth 7. Febr. — Jomsborg, Hansen, ank. til Ardrossan 4. Febr. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Alger 5. Febr., bestemt til Port Said. — Rosenborg, Matzen, ankom til Grangemouth 6. Februar. — Skanderborg, Jensen, ank. til Libau 23. Jan. — Søborg, Fischer, afg. fra New Orleans 28. Januar, best. til Kbhvn. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Porman 2. Februar, best. til Middlesbrough. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Blyth 6. Februar.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Bremen 4. Februar. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 4. Februar, best. til Dunkerque. — Marselisborg, Andersen, ank. til Torre Vieja 4. Februar. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Windau 4. Febr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Ardrossan 3. Februar, best. til Genua. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Carthage 3. Februar, bestemt til Middlesbrough. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Hull 5. Februar. — Vordingborg, Palm, ankom til Kiel 6. Febr.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Pensacola 21. Jan., best. til Lissabon. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Rotterdam 7. Febr., best. til West Hartlepool. — Kallundborg, Lund, afgik fra Savona 1. Febr., best. til Sevilla.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Dunston 7. Februar.

**Havet.** Fyen, Nielsen, ankom til Libau 7. Februar.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Kiel 4. Februar, bestemt til Windau. — Helene, Jensen, afgik fra Brake 5. Februar, best. til Sunderland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 4. Februar, ankom til Newcastle 6. Februar. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kiel 2. Febr., ank. til Boness 7. Febr. — Hermia, Petersen, ankom til Burntisland 5. Febr. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 5. Febr. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 6. Febr. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 6. Februar. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 3. Febr., ankom til Kiel 6. Februar.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Shanghai 2. Febr. — Siam, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 4. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Queenstown 29. Jan.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Kbhvn. 6. Februar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 1. Februar. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Tampico 2. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Bilbao 22. Jan. — London, Krogh, ankom til Antwerpen 4. Febr. — Nordland, Pedersen, afgik fra St. Thomas 1. Febr.

**Ærs.** Erindring, Hansen, ankom 6. Februar til Blyth. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 4. Februar.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Dakar 3. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Marseille 6. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Odense 8. Februar. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom Grangemouth 7. Februar. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Rufisque 26. Januar. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Aarhus 7. Febr. — H. C. Andersen, Albertsen, afgik fra Kbhvn. 4. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Libau 3. Februar. — N. F. Høffding, Bloch, ankom til St. Louis 7. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Barry 25. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Gambia 4. Febr. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Madeira 4. Februar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Burntisland 4. Febr. — London, Krogh, afgik fra Korsør 28. Januar, bestemt til Antwerpen. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Boness 5. Febr. — Brys'sel, Tholander, ankom til Hamburg 28. Jan.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Buenos Aires 6. Februar. — Wien, Brink, afgik fra ankom til Blyth 7. Februar.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Reval 15. Jan. — Kai, Kurtzhals, ankom til Flensborg 7. Februar. — Clara, Villadsen, afgik fra Korsør 4. Februar, bestemt til Burntisland. — Axel, Damm, ank. til Neustadt 7. Februar. — Erik, Steen, ank. til Methil 5. Febr. — Svend, Bønne-lycke, afgik fra Kallundborg 5. Februar, best. til Libau. — Asger R. yg, Hagedorn, afg. fra Hamburg 6. Febr., best. til Methil. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Swansea 1. Februar, best. til Messina. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Sunderland 5. Februar.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 7. Febr., best. til Stolpmünde.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, ank. til Grao 6. Februar. — Egholm, Winther afg. fra Rufisque 5. Febr., bestemt til Rotterdam. — Katholm, Arnesen, afgik fra Cardiff 27. Januar.

### Sejlskibe.

**Fanø. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, prajet paa 14° N. Br. 26° V. Lgd. rapporteret fra Cape Verde. — Martha, Brinch, afgik 27. Januar fra Aruba til Stettin.

**Svendsborg.** Danmark, Huusfeldt, ankom til Horten 31. Januar. — Valkyrien, Hansen, ank. til Horten 30. Jan. — Doris, Købke, ank. til Kbhvn. 30. Januar. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Bristol 1. Febr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Moss 30. Jan. — Venus, Jensen, ank. til Kjøge 1. Febr. — Iris, Hansen, ankom til Kjøge 2. Febr. — Vega, Madsen, ankom til Trequier 3. Febr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Aalborg 6. Febr. — Psyche, Nielsen, ank. til Hasle 6. Febr. — Capella, Hansen, ankom til Gøteborg 5. Februar. — London, Andersen, ank. til Boness 6. Febr.

**Ærø.** Vera, Hansen, ank. 31. Januar til Teignmouth. — Saga, Jensen, ank. 31. Januar til Port of Spain. — Amor, Rasmussen, ank. 31. Jan. til Goole. — Kiana, Christensen, ankom 2. Februar paa Kirkcaldy Red. — Klara, Hermansen, ankom 3. Februar til Skjelskør. — Ellen, Lauritzen, ankom 5. Februar til Lanmon. — Thea, Friis, ankom 6. Februar til Falkenberg. — Astræa, Svane, ank. 6. Febr. til Falmouth. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 4. Februar til Aarhus. — Smart, Christensen, ank. 6. Febr. til Gibraltar.

## 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. Østerby.** Den 1ste April 1905 tændes paa Østerby Havns Ø-Moles Hoved et fast Vinkelfyr, der viser grønt Lys fra S. 88° V. gennem V. til N. 59° V., hvidt Lys fra N. 59° V. gennem N. til N. 5° Ø. og rødt Lys fra N. 5° Ø. til Ø. Ind mod Land viser Fyret hvidt Lys. Flammens Højde: 21 Fod. Linseapparat. 17 Fod høj, hvid Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus. Brændetid hele Aaret, undtagen naar Fyrskibet „Læsø-Trindel“ er inddraget for Is.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Malmö.** Lys- og Klokketønden uden for Malmö er inddraget for Is.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt.** N. for Östra Rönnskär, i Farvandet til Sandvik Havn, er følgende Grunde afmærket saaledes:

Ved Sjömandsgrund, der strækker sig 3 Kbl. NNØ. ud fra Östra Rönnskär N.-Spids, i 27 Fod Vand en hvid Stage med 1 sort nedadvendt Kost. 60° 8' 45" N. Br. 24° 56' 46" Ø. Lgd. Ved Pettersonsgrund, der strækker sig 1½ Kbl. SØ. ud fra Likholmsgrund, i 26 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 8' 48" N. Br. 24° 56' 42" Ø. Lgd.

**Tyskland. Femer-Belt.** Lysøvn for Fyret paa Fyrskibet „Fehmarnbelt“ er 23 Kml. og ikke som tidligere angivet 13 Kml.

**Kieler Bugt.** Naar Sirenen paa Fyrskibet „Stoller Grund“ er i Uorden, gives Taagesignal med To-Skud hver 5 Minutter med 30 S. Pavse mellem Skuddene.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Bærøfjord ved Kragerø.** Naar Færgning paa Bærøfjord maa foregaa som Følge af Ishindringer, skal alle Dampere gaa langsomt mellem Bærøtangen og Guleskær ved Furuholmen.

**Risør.** Ved Risør er tændt to Lanterner, der holdt overet leder ind i Stanggab mellem Stangholmen Fyr og Stenen. Den bageste Lanterne viser rødt Lys og er anbragt i Uren. Flammens Højde: 80 Fod. Den forreste Lanterne er anbragt paa Dampskibsbroen, c. 2½ Kbl. fra den bageste. Den viser rødt Lys mod Søen, hvidt Lys mod Havnen. Brændetid: 31te Juli—15de Maj.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Eider“ atter udlagt paa Station.

**Helgoland.** De smaa, røde Tønder, der afmærkede Yderenderne af Høfderne ved Helgoland Düne, er inddraget.

**Elben.** Fyrskibet „Kraufsand“ er atter udlagt paa Station.

**Wangeroog Bifyr.** Det faste, hvide Bifyr, der vises fra Wangeroog Fyrtaarn, lyser over Wattet, fra S. 52° Ø. gennem S. og V. til N. 76° V.

**Holland. Zuiderzee. Kamperzand.** De to Spidstønder ved Kamperzand har Nr. 2 og Nr. 3. Nr. 2 er den V.-ligste og ligger paa 52° 38' 27" N. Br. 5° 48' 4" Ø. Lgd.

**Helder. Fort Kijkduin.** Fra den 28de Februar 1905 foretages i nogle Dage Skydeøvelser fra Fort Kijkduin. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Et rødt og hvidt Flag betyder N., et sort Flag Ø., et hvidt og rødt Flag S., et hvidt Flag V., et hvidt og sort Flag NØ., et rødt og sort Flag SØ., et sort og hvidt Flag SV., et sort og rødt Flag NV.

Lodsfartøjernes Station uden for Zeegat Hoek van Holland er nu som tidligere angivet.

**England.** Omtrent den 12te Marts 1905 forandres Taage-signalet i Fyrskibet „Cross Sand“ saaledes, at et Taagehorn giver Et-Stød hver 10 S., Stød 4 S., Pavse 6 S., 52° 38½" N. Br. 1° 54½" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Seine.** Vraget af Skibet „Anton“ er sunket 6½ Kbl. NV. fra Fyret Courval, ¼ Kbl. fra Flodens N.-Bred. Et Fartøj, der viser et Flag eller en Lanterne, ligger tæt V. for Vraget, men man maa ikke stole paa, at det er paa Plads. 49° 26' 20" N. Br. 0° 34' 30" Ø. Lgd.

**Irland SV.-Kyst. Bantry Bay. Roancarrig.** I 1905 forandres Roancarrig Fyr til et Lyntyr, der hver 3 S. viser Et-Lyn, Lyn ¼ S., Mørke 2¾ S. Lyset er hvidt fra N. 84° V. gennem V. og S. til S. 82° Ø., rødt fra S. 82° Ø. gennem Ø. og N. til N. 84° V., men det kan i enkelte Retninger skjules af Land. 51° 39' N. Br. 9° 45' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine og Massachusetts. Cape Ann—Cape Porpoise.** Mellem Cape Ann og Cape Porpoise er til Brug ved Prøvefart udlagt 8 sorte Stumptønder saaledes:

Nr. 1, 5½ Kml. S. 35° Ø. fra Cape Ann N.-Fyr. 42° 34' 3" N. Br. 70° 30' 40" V. Lgd.

Nr. 2, 4⅓ Kml. N. 60° Ø. fra Cape Ann N.-Fyr. 42° 40' 32" N. Br. 70° 29' 17" V. Lgd.

Nr. 3, 9¾ Kml. N. 19° Ø. fra Cape Ann N.-Fyr. 42° 47' 4" N. Br. 70° 27' 55" V. Lgd.

Nr. 4, 9⅙ Kml. S. 63° Ø. fra Isles of Shoals Fyr. 42° 53' 36" N. Br. 70° 26' 32" V. Lgd.

Nr. 5, 7½ Kml. S. 22° Ø. fra Boon Island Fyr. 43° 0' 7" N. Br. 70° 25' 10" V. Lgd.

Nr. 6, 3⅝ Kml. S. 81° Ø. fra Boon Island Fyr. 43° 6' 40" N. Br. 70° 23' 46" V. Lgd.

Nr. 7, 6 Kml. N. 44° Ø. fra Boon Island Fyr. 43° 11' 37" N. Br. 70° 22' 40" V. Lgd.

Nr. 8, 4⅓ Kml. S. 38° Ø. fra Goat Island Fyr. 43° 17' 30" N. Br. 70° 21' 23" V. Lgd.

Fyrskibet „Nantucket Shoals“ Nr. 66 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**Long Island S.-Kyst. Fire Island Inlet.** Den røde Klokketønde uden for Indløbet til Fire Island Inlet er flyttet c. 1¼ Kml. S. 70° V. hen og ligger nu 4⅓ Kml. S. 63° V. fra Fire Island Fyr. Tønden flyttes, eftersom Grunden forandrer sig.

**New Jersey. New Harbor. Little Egg Inlet.** Den sort og hvid ledret stribede Klokketønde uden for Little Egg Inlet er flyttet c. 1⅓ Kml. Ø. hen i 25 Fod Vand og ligger nu fra Bonds Redningsstation i S. 5° Ø., fra Little Beach Redningsstation i N. 56° Ø. og fra Tucker Beach Fyr i S. 65° Ø.



**Chesapeake Bay. Baltimore Harbor. Patapsco River.** En 26 Fod dyb, 50 Alen bred Rende er gravet fra Main Chip Channel, tæt ved den hvide Tønde ved den øvre Ende af Ankerpladsen ud for Lazaretto Point gennem Patapsco River og Middle Branch til Værftet ud for Eutaw Street, med en Arm til Værfterne paa Flodens N.-Side c. 1/2 Kml. NØ. for Long Bridge N.-Ende.

**Maryland. Chesapeake Bay. Annapolis Harbor.** Dybden og Bredden i den gravede Rende til Annapolis Harbor er aftaget saa meget, at der for et stort Skib nu kun er 3 Fv. Vand mellem Ydertønden og Greensbury Shoal Fyr, og 3 Fv. tæt paa begge Sider af Tønde Nr. 6.

**Chesapeake Bay. Rappahannock River. Stingray Point.** En Grund eller Hindring er rapporteret at ligge i 7 Fod Vand, c. 3/4 Kml. S. 4° Ø. fra Stingray Point Fyr.

**Florida. Key West. Main Ship Channel.** Paa Grund af en Hindring, der nylig er fundet i Southeast Channel, ved Indløbet til Key West, bør dybtgaaende Skibe indtil videre kun benytte Main Ship Channel.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mexiko. Bay of Campeche. Laguna de Terminos. La Atalaya (Vigia Point).** Et fast Fyr, der viser hvidt Lys, undtagen fra N. 67° V. gennem V. til S. 86° V., hvor Lyset er rødt, er tændt paa Taarnet paa Atalaya, Carmen Island. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden: 13 Kml. for det hvide, 7 Kml. for det røde Lys. Hvidt. 63 Fod højt Stentaarn med rød Kuppel. 18° 38' N. Br. 91° 51' V. Lgd.

**Porto Rico. Culebra Island. Grampus Shoal.** Grampus Shoal Tønde er en stor, rød Spidstønde, mærket „Grampus“ med sort, og ligger fra Culebrita Island Fyr i S. 14° Ø., fra Sail Rock i S. 68° V. og fra Punta Soldado i S. 64° Ø.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Marokko. Ceuta.** Det grønne Fyr paa Commercial Mole, som er under Bygning fra Las Heras Taarne i Ceuta Bay, er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 1 Kml. 35° 53' N. Br. 5° 18' V. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Karantæneforanstaltningerne overfor Skibe fra Alexandria er ophævet.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 9. Februar 1905. — Højesteretsdom. — Germanischer Lloyd. — Bjærged Skibsbesætning. — Farlig Ladning. — Spørgsmaal om Kommission ved Salg. — Vestindiske Orkaner. — Fragtmarkedet. — Smaaskibenes Vilkaar. — Foreningsmeddelelser. — Generalforsamlinger. — Gensidig Assurance for Sejlskibe. — 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 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.

## Skib til Salg.

Galeasen „Andreas“, drægtig 32 Tons Netto, laster 75 Tons d. w., c. 3,800 Kbf. Træ, er meget billig til Salg, grundet paa andet Skibs Køb. Henvendelse til

Skipper Weisbjerg  
Struer.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Best økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons. Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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.

## 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: Copensura Telefon-Nr. 42

## 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: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Aktieselskab.

Fra d. 9.—15. Februar.

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. (Retur fra Assens direkte.)  
 Til **Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing** [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til **Bogense og Vejle** [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Masned Sund, Kallehave og Stege** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **London** [Frejr] Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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 **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Reval** [Baron Stjernblad].  
 Til **Danzig** [Morsø].  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, 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 **Hamburg** [Maja] Eftm.  
 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).

**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 **Stege og Præsto** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Gøteborg** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 8 Form.  
 Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
 Til **Liverpool** [Fix] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Windau** [Hengest] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 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 **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** forventlig Form.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		—	—
Danmark.....	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —68	67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —87	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69
Carl.....		78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	80— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		58	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81
Hejmdal.....		100	101
Østasiatiske.....	96— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
Østersøen.....		36	38
Nordsøen.....		23	28
Gorm.....		93	—
Torm.....		—	—
Inga.....		69	80
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		26	30
Foren. Bugser-Selsk.....		63	68
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		89	90
4 % — — 2. Serie..	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		91	92
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129
Handelsbank.....	132 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	132 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	132 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98
Helsingørs Jærnsk.....		90	92
Sukkerfabr.....	189 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —190 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	189 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	190
Bryggeri Aktier.....	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126

**Vekselkurser d. 8. Februar 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.70
London.....	18.21	18.18
Paris.....	72.50	—
Amsterdam.....	151.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 7. Februar 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.80
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.50
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	100.75
4 % — — 1890.....	91.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 38,000, „Kjøbenhavn“ 46,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 12,000, „Foren. Dampsk.“ 58,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 4,000, „Østas. Komp.“ 210,000, „Danmark“ 4,000, „Urania“ 16,000, „Hejmdal“ 6,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
 lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

# Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

➔ Norges Skibsfartsorgan. ➔

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

## Abonnement

modtages ved alle danske Postanstalter.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling, Mandag den 20.  
 Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads  
 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Forslag til Ændringer i Prgf. 6, 7 og 9 af Foreningens Love.
3. Forslag til Ændring af Prgf. 4 i Enkekassens Love.
4. Valg af Bestyrelsesmedlemmer — 9 eller 3 — efter som Forslaget til Ændring i Lovens Prgf. vedtages eller forkastes.
5. Eventuelt Valg af Formand.
6. Valg af 2 Revisorer.
7. Valg af et Æresmedlem.

Ændringsforslagene henligge til Gennemsyn i For-  
 eningens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 11—3, samt i  
 Filialerne i Marstal og Sønderho.

Foreningens aarlige Festmiddag afholdes Torsdag  
 den 23. Februar i Larsens Lokale, St. Annæ Plads 13.  
 Listen til Tegning er fremlagt i Foreningens Lokale.

### Bestyrelsen.

## Eiderwerft, Actien-Gesellschaft

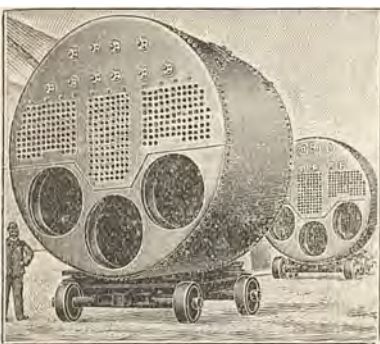
TÖNNING a. Eider

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, 360, 345, 320 and 285 feet in length.

Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Odense Mandagen  
 den 20. Februar 1905 Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Form. i Industrifor-  
 eningens Lokaler.

Dagsordenen vil blive tilsendt Kredsformændene, og  
 bedes forhandlet paa Møder i Kredsen inden General-  
 forsamlingen.

**Nicolaisen.**  
 Sekretær.

## Legat.

Datter af Koffardikaptajn Friedrich Wilhelm Jonassen, Oline  
 Emilie Andersens Legat til Understøttelse af 2 unge, værdige  
 og trængende Sømænd, for dermed at sætte dem i Stand til  
 at tage Styrmandseksamen. vil den 16. Marts blive uddelt  
 med c. 70 Kr. til hver. Ansøgningef med fornødne Oplysninger  
 og Attestationer indgives til Kjøbenhavns Skipperforenings  
 Bestyrelse, Holmens Kanal Nr. 18, 2. Sal, inden 10. Marts  
 førstkommande.

Kjøbenhavn, den 4. Februar 1905.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

## Skib til Salg.

En ældre Galease, c. 1000 Cnt. d. w., staaende paa Bed-  
 ding ved Fjellebroen, er billig til Salg ved Skibsbygger Fr.  
 J. Hoffmann, Ulbølle Mark pr. Vesterskjærninge.

Enhver Sømænd bør eje

## Haandbog i praktisk Sømændsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

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

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

## Jagt „Johanne“

drægtig 14<sup>56</sup>/<sub>100</sub> Tons Netto  
 18<sup>90</sup>/<sub>100</sub> Brutto er billig til  
 Salg. Nærmere ved Henven-  
 delse til

## J. Lockenwitz

Sartso.

Stubbekjøbing.

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,

Kikkertter, Barometre,

Termometre, Brillor samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

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

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## 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

## ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger  
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.  
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

## Fiskefartøjer

ny Konstruktion



Set. 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.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.      Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Februar 1903.      12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092.      Toldbodvej Nr. 22.      Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Løsehjul og Blokke.  
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 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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fødstændigt fortøjet og ufortøjet  
Lager af Maskin- og Cylindere-  
Olier samt al til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888

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 Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

### Til Skibsproviant som enestaaende:

Faaborg Grønt-Konserves, Faaborg Kød-Konserves (Forlang speciell Prislister over Kød-Konserves, ca. 80 Frokost og Middagsretter), Faaborg Fiske-Konserves, Faaborg Frugt-Konserves.

Desuden:

Frugtsafter, Syltetejer, 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



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.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret      Varemærke.

System Holzappell.  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.  
International Komposition for Jærn- og Staaelskibsbunde.  
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.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

**Randers Rebslaeri, Randers**  
anbefaler  
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

De danske Conservesfabriker.

**J. D. BEAUVAIS**

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Bloodudding, Boiled beef,  
Oksekødssuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
**Swiss Milk**

Usukret  
**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

**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.

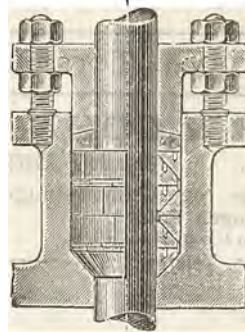
**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**  
Filia: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

DOVENHOF 77 & 79.

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

**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.

**THE ENGELHARDTS  
COLLAPSIBLE LIFE-BOAT**  
KJØBENHAVN



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forseg paa at kæntre 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

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**  
Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederikshørgade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**  
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1736. 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

**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 Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

  
„KEW” CERTIFICAT.  
110 Kr.  
Preisler. Kjøbmagerg. 13.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. Februar 1905.

Om det internationale Møde af Dampskibsredere, der i Dag træder sammen her i Kjøbenhavn, kan paa Forhaand og med Sikkerhed kun siges det, at det er et Vidnesbyrd om de yderlig slette Vilkaar, under hvilke Skibsfarten paa Nord- og Østersøen nu i saa lang Tid har arbejdet; thi det er jo Vilkaarene for Skibsfarten paa disse Farvande, der skal være Genstand for Mødets Overvejelser. Vi har i vore tidligere Artikler givet udførlige Meddelelser om den Maade, hvorpaa Tanken om Mødet er opstaaet, saavel som om Chancerne for, at det vil føre til praktiske Resultater. Ganske sikkert vil Deltagerne møde med større eller mindre Forventninger om disse Resultater. Nogle vil mene, at Tilstanden paa Fragtmarkedet omsider er bleven en saadan, at den fornødne Enighed om en fælles Aktion af Rederne vil komme af sig selv. Andre vil mere fæste Blikket paa de ganske sikkert betydelige Vanskeligheder, der er at overvinde, inden man faar organiseret Rederne til Samarbejde paa dette Omraade. Om den ene eller den anden faar Ret, det vil de nærmeste Dage vise. Men hvad det positive Resultat end bliver, saa tror vi, at Mødet vil faa en Betydning, man ikke bør underkende. Thi dels tør det sikkert antages, at det Ønske fra Redernes Side om at komme til at handle i Fællesskab, som Mødet er et Udtryk for, vil kunne have en ikke ringe moralsk Virkning i de paagældende Markeder. Og dels synes Mødet os at pege frem imod den Udvikling inden for Skibsfarten, som vi allerede antydede i vor Oversigt ved det nys foregaaede Aarsskifte. Vi tænkte os i denne, at Fremtiden med en større Nødvendighed end Nutiden vilde tvinge Rederne til Samvirken paa Fragtforretningens Omraade, at Organisationstanken ogsaa her vilde vinde Sejr; og idet vi mindede om det mer og mer organiserede Samarbejde mellem de store transatlantiske Dampskibsselskaber og om Fragtoverenskomsten mellem de større Sejlskibsrederier i oversøisk Fart, udtalte vi, at det er muligt, at man her staar overfor en Udvikling, der befordres i disse slette Aar, og som vil skabe ny Former for Skibsfarten mellem Landene. Det i Dag aabnede internationale Møde, hvis Deltagere vil samle deres Opmærksomhed og Arbejde om et Par enkelte Punkter af største Betydning for Fragtforretningen paa Nord- og Østersøen, er sikkert et Vidnesbyrd om, at denne Udvikling ikke ligger saa fjernt ude i Fremtiden. Det er i hvert Fald i Haabet om, at Mødet vil befordre et Samarbejde om Interesser, der virkelig er fælles, at de danske Dampskibsredere byder deres udenlandske Kolleger Velkommen i Kjøbenhavn.

Ved den for kort Tid siden afholdte aarlige Generalforsamling i Clyde Sailing Ship Owners Association omtalte Formanden i sin Beretning ret udførligt den internationale Sejlskibsreder Unions Virksomhed og udtalte desangaaende bl. a. følgende, der maaske kan paaregne nogen Interesse netop i disse Dage, hvor vi staar overfor Forsøget paa at danne en Sammenslutning, der, om den end ikke direkte kan jævnføres med Sejlskibsreder Unionen, saa dog maa siges at være af en ret beslægtet Natur:

Unionen har nu tilendebragt sit første Aar, og til min Glæde kan jeg konstatere, at dette har bragt betydelige Resultater, og at det har overtruffet saa vel

Redernes som Ladningsejernes Forventninger. Unionen træder ind i det ny Aar med forøget Indflydelse. Om trent halvanden Million Tons har sluttet sig til den, ikke mindre end 87 pCt. af Storbritanniens, Frankrigs og Tysklands samlede Sejlskibsflaade, og man begynder allerede at kunne forudse det Tidspunkt, da alle Nationers samlede Sejlskibstonnage er med i Unionen. Sidste Aars Fragter og da navnlig Salpeterfragterne blev utvivlsomt holdt paa et højere Niveau, end man ellers vilde kunne have ventet. Afskiberne har ment, at Unionen ved det ny Aars Begyndelse vilde briste, men der er i Virkeligheden intet som helst Støttepunkt for en saadan Anskuelse, og Udtalelser fra ansete Mæglerfirmaer paa den amerikanske Stillehavskyst lader da ogsaa formode, at Unionen saa at sige overalt paa denne Kyst tør forvente gunstige Resultater af sin Virksomhed.

I det norske Statsraad d. 13. ds. blev det besluttet at tildele Kaptajn N. L. Nielsen, Fører af det danske Dampskibsselskab Unions Dampner „Gallia“, et Sølvbæger med Insription: „For udvist hæderværdigt Forhold“ ved Redning og Ilandbringelse af syv Mand af Besætningen fra Barkskibet „Marpesia“ af Horten, der efter en Eksplosion d. 25. December var kommen i Brand i Atlanterhavet.

Marconi Selskabet har sluttet Kontrakt med Oceanic Steam Navigation Co. Ltd. om Installation af Marconi Apparater i seks af White Star Line's Dampere. De øvrige Skibe skal efterhaanden ligeledes forsynes med Telegrafapparater.

### Sammenslutning mellem Østasiatisk og Vestindisk Kompagni.

Da det store og kostbare Foretagende, Vestindisk Kompagni, startedes i Efteraaret 1902, var der sikkert ikke faa, der stillede sig ret skeptisk overfor dette Selskabs Fremtidsudsigter. Vestindisk Kompagni var jo en af Frugterne af den Bevægelse, der blev rejst herhjemme, medens der førtes Forhandlinger om Salget af de vestindiske Øer til de nordamerikanske Fristater, med det Formaal for Øje dels at bevare vore Øer, dels at arbejde paa deres Opkomst og derved søge at knytte dem fastere til Danmark. Der skulde bringes Ofre, i hvert Fald for en Tid, for at bringe Øernes Forhold saa vidt muligt paa Fode, men under saadanne Omstændigheder var det vel kun naturligt, at mange maatte anse det som en yderst tvivlsom Fordel at være Aktionær i en vestindisk Dampskibslinje, tilmed paa et Tidspunkt, da Skibsfartens Vilkaar overhovedet allerede var i meget høj Grad trykkede.

Saa meget glædeligere er det derfor, at der allerede nu, kun et Aar efter at Kompagniets første Baad, „St. Croix“, forlod Kjøbenhavn paa sin første Rejse, kan tales om en Sammenslutning mellem Vestindisk Kompagni og Østasiatisk Kompagni som en saa at sige fuldbyrdet Kendsgerning, idet Sammenslutningen i dette Øjeblik kun venter paa de respektive Generalforsamlings Samtykke. Thi en saadan Sammenslutning vilde jo dog fornuftigvis kun kunne betegnes som utænkelig, for saa vidt Vestindisk Kompagnis Affærer var af en saadan Art, at det vilde være forbundet med nogen Risiko for Østasiatisk Kompagni at overtage disse, fordi dette sidste Sel-

skab selv har en saa grundmuret Basis i sin udstrakte Handel.

Det nærmere Program for Sammenslutningen mellem de to Selskaber er da dette: Østasiatisk Kompagni overtager Vestindisk Kompagnis Forpligtelser, dets Aktiver og Passiver, og udsteder til dets c. 600 Aktionærer ny Aktier lydende paa samme Sum som de tidligere, der inddrages. For det løbende Aar faar disse ny Aktionærer i Østasiatisk Kompagni kun halvt saa meget Udbytte som det, der ellers uddeles for 1905, idet Østasiatisk Kompagni afholder alle med Sammenslutningen forbundne Udgifter, men fra Nytaar 1906 indtræder fuldstændig Ligeberetigelse for alle Aktionærer. De forenede Selskabers Aktiekapital bliver herefter 10 Millioner Kr. (Østasiatisk Kompagni 7 Millioner og Vestindisk Kompagni 3 Mill.), og deres samlede Obligationslaan agtes omdannet til et Laan paa 5 Millioner Kr. til 5 pCt. p. A., der i Løbet af en nær Fremtid vil blive udbudt. Hele Foretagendet vil faa Navn af Østasiatisk Kompagni, medens Vestindisk Kompagni fremtidig vil blive benævnt Den vestindiske Linje.

At denne Sammenslutning maatte komme i det Øjeblik, da det vestindiske Kompagni havde vokset sig tilstrækkelig stort og stærkt, var jo i og for sig ganske rimeligt, og at de ledende Mænd allerede fra Begyndelsen af har tænkt sig Muligheden af et saadant Arrangement, derpaa tyder ogsaa den Omstændighed, at de to Selskaber havde samme Direktion og fælles Kontorlokaler. Paa den anden Side er det ogsaa letforstaaeligt, at Vestindisk Kompagni i sin Tid startedes som et selvstændigt Selskab og ikke som nogen Linje under det østasiatiske Selskab.

Det mærkelige ligger derimod i, at Vestindisk Kompagni, navnlig i Løbet af saa kort Tid, har set sig i Stand til at opfylde de Fordringer, som nødvendigvis maatte blive betingende for, at en Sammenslutning kunde finde Sted. Skibsfartens Tilstand er i dette Øjeblik vel værre end nogensinde tidligere, og det Spørgsmaal ligger derfor nær: Hvorledes kan Vestindisk Kompagni klare sig saa godt, naar saa mange andre sejler med Tab. Hemmeligheden er imidlertid den, at Vestindisk Kompagni netop i Lighed med Østasiatisk Kompagni har lagt an paa at være et Handelsselskab samtidig med, at det driver sin Rederivirksomhed. Selve Skibsfarten tør man naturligvis ikke vente sig mere af i Vestindiefarten end i de fleste andre Farter, men anderledes med Handelen. Her var noget at gøre paa den Rute, som Kompagniet tog op, og det er disse Chancer, som Selskabets Ledelse først og fremmest har forstaaet at benytte sig af. Saa vidt vi ved, har navnlig Eksporten af dansk Cement spillet en ikke uvæsentlig Rolle i denne Forbindelse, og hvad Fremtiden angaar, synes man at knytte en en Del Forventninger til Handelen med Bunkerkul og andet for Skibsfarten nødvendigt i St. Thomas, til hvilken det fornødne Materiel allerede nu er for Haanden, idet det vestindiske Kompagni alt har etableret et Handelshus i St. Thomas og nu der anlægger Kuldepoter, Oplagspladser, Lagerrum etc.

Den oversøiske Handel er dog ikke den eneste Aarsag til Vestindisk Kompagnis Fremgang; ved Siden af denne fortjener vel navnlig Emigrantfarten mellem den spanske Halvø og Vestindien at komme i Betragtning, saa meget mere som Vestindisk Kompagni med sine hurtige og bekvemt indrettede Baade netop i denne Henseende var vel skikkert til at tage Konkurrencen op med andre Selskaber.

Vestindisk Kompagni ejer i dette Øjeblik fem Baade, nemlig de tre nybyggede Rutebaade „St. Croix“, „St. Thomas“ og „St. Jan“ samt Damperen „Christianssted“, der er stationeret i de vestindiske Farvande, og en nyere Damper, som for kort Tid siden er erhvervet fra Castle Line; endvidere har Kompagniet for Tiden tre chartrede Dampere indsat paa Vestindieruten.

Vi tvivler ikke om, at den Sammenslutning, der her vil ske, og som vel praktisk talt allerede har fundet Sted, vil blive heldbringende for Udviklingen dels af Dampskibsselskabet Østasiatisk Kompagni, til hvilket man med Rette har stillet saa betydelige Forventninger, men navnlig af Danmarks Handel paa Vestindien og Central Amerika, og for vore vestindiske Besiddelser, idet man sikkert tør gaa ud fra, at de forenede Selskaber i en endnu højere Grad, end det hidtil har fundet Sted, vil være i Stand til at arbejde henimod at skabe et Knudepunkt i St. Thomas for en vestindisk Handel og for Handelen og Skibsfarten mellem Evropa og den jo nu sikkert kommende Panama Kanal.

I ethvert Tilfælde har denne Sammenslutning sikret Opretholdelsen af vor Dampskibsforbindelse med Vestindien i en overskuelig Fremtid, og den har øget Mulighederne for at oparbejde baade Danmarks og dansk Vestindiens Handel og Skibsfart.

## Traadløs Telegrafi.

(Tildels efter „Nautical Magazine“ og „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“. Af Marinekapit. C. J. Hansen).

Ved nærmere Eftertanke maa det synes forbavsende, at Verdens Handelsflaade kunde opnaa sin nuværende Størrelse og Udvikling, uden at der langt tidligere blev opfundet mere effektive Meddelelsesmidler mellem Skibe indbyrdes end den gammeldags Maade med Signalflag.

Imod Flagsystemet kan der indvendes meget. Selv ved Hjælp af kraftige Kikkerter og i roligt og klart Vejr, kan Flagsignaler ikke aflæses, med mindre Skibene er forholdsvis nær hinanden, og i daarligt og diset Vejr bliver Signaleringen vanskelig og meget hurtig usikker.

Det var ofte nødvendigt, at gøre store Omveje til Kystsignalstationer, hvorved man brændte ekstra Kul, gik tabt af en Del af den kostbare Tid og ofte var nødt til at komme en farlig Kyst nær.

Derfor indskrænkede Signaleringen mellem Skibe indbyrdes sig ofte til korte Spørgsmaal og Svar om Bredde og Længde, om Udsigt til Taage eller om Isforholdene paa de og de Steder; og med Kyststationerne indskrænkede Signaleringen sig gerne til almindelig Rapportering af Skibets Navn.

At faa Svar paa et Forretningstelegram var en næsten ukendt Ting, fordi Skibet sjældent kunde opholde sig indenfor Stationens Signalkreds tilstrækkelig længe til at opnaa Svar paa sin Forespørgsel.

Men ved Fremkomsten af traadløs Telegrafi forandrede Forholdene sig, og lange telegrafiske Depecher udveksles nu mellem Skibene indbyrdes og mellem Skibe og Stationer i mange Miles Afstand, ja Spørgsmaal og Svar kan afløse hinanden, længe før Landet faas i Sigte.

De traadløse Stationer, som er opført nær de store Passagerdampere vigtigste Ruter, er med Forsæt valgt saaledes, at Telegrammer kan naa deres Bestemmelsessted og Skibet saa modtage Svar ved næste Kysstation; de holdes aabne Dag og Nat, der er stadig Vagt ved dem, og de er enten direkte i Forbindelse med Landets Telegrafnet eller har Telefon til nærmeste Telegrafstation.

At det skulde blive muligt at være i telegrafisk Forbindelse med et Skib, der gaar for fuld Kraft, vilde for nogle Aar siden være bleven anset for en Umulighed, og endnu i dette Øjeblik staar det for mange som noget uforstaaeligt eller vidunderligt. Det er ikke desto mindre muligt, og det er paa ingen Maade mere mærkværdigt, at man kan telegrafere uden Traad end med Traad.

Traadløs Telegrafi er baseret paa, at Elektricitet forplanter sig ved Svingninger; det vil sige, den udgaar fra et Sted og forplanter sig til alle Sider paa omtrent



lignende Maade som Lys- og Lydbølger forplanter sig til alle Sider, uden man paa nogen Maade kan mærke den, før Elektriciteten atter opfanges ved et Apparat, der ved at paavirkes af de elektriske Svingninger, paany lader Elektriciteten komme frem. Det var en afdød tysk Fysiker Hertz, som beviste, at Elektriciteten kan forplante sig ved Svingninger, og det var Marconi, der i 1897 paa Basis heraf etablerede en Telegrafforbindelse uden Traad mellem to Stationer og saaledes, benyttende sig af de elektriske Svingninger, førte Opdagelsen praktisk ud i Livet.

I og for sig befinder den traadløse Telegraf sig endnu i sin Barndom, men er dog saa vidt fremskreden, at det allerede lønner sig at aflægge Besøg paa en af de talrige Kyststationer eller overvære Telegraferingen om Bord i et Skib. Man vilde da sikkert forbavses over den Bunke Telegrammer, som besørgeres af en Atlanterhavsdampers Telegrafkontor i Løbet af en 6 Dages Rejse.

Det staar ogsaa klart for alle, at den traadløse Telegraf er en interessant og tiltalende Opfindelse, men mange mener, at den paa sit nuværende Stadium ikke har nogen praktisk Værdi; og dog er der netop det sidste Par Aar gjort store Anstrængelser for at knytte Opfindelsen til det praktiske Liv til Trods for store Vanskeligheder, man har maattet kæmpe imod. Thi for det første er Telegrafering i mange Lande et Regeringsmonopol, for det andet findes der allerede mange gode Telegraferingsmaader, og for det tredje arbejder Opfindelsen noget imod sig selv, fordi dens hemmelighedsfulde Natur forekommer mange upraktisk til det daglige Livs Behov. Men den største Vanskelighed ligger maaske i at Patentets Ihændehavere stadig maa afholde Forsøg, der enten resulterer i ny Ideer og Betjeningsmaader eller forandrer de benyttede Apparater.

Anvendelse af den traadløse Telegraf kan behandles i tre noget fra hinanden afvigende Afsnit:

- 1) Forbindelse over Land,
- 2) Forbindelse over Vand mellem Kyststationer,
- 3) Forbindelse mellem Skib-Kyststation og mellem Skib-Skib.

Paa Grund af bestaaende Love er det indlysende, at den traadløse Telegraf ikke paa sit nuværende Stadium kan faa nogen Indpas ved Telegrafering over Land, undtagen i visse kun delvis civiliserede Lande, hvor spredtliggende Byer ikke har Traadforbindelse med hverandre indbyrdes.

Benyttelsen af traadløs Telegraf mellem Kyster bliver ogsaa i mange Tilfælde hæmmet af Lovbestemmelser, saaledes kan nævnes, at Postvæsenet i England har Monopol paa Forbindelsen mellem forskellige Dele af Landet, og paa Grund af Traktater mellem Landene forhindres traadløs Telegrafforbindelse mellem England og Fastlandet, men ikke mellem England og Kanada eller De forenede Stater.

Nogle Steder (f. Eks. mellem Sandwichsøerne) er der oprettet Kystforbindelse, men de fleste Steder, hvor der for Lovens Skyld kunde oprettes Forbindelse, har Regeringen dog foreløbig holdt sig afventende.

Efterhaanden som Telegraferingen kan føres ud paa længere og længere Afstande, vil det forholdsvis blive mere og mere lønnende at bruge traadløs Telegrafering. For Eks. kan det næppe betale sig, at indføre traadløs Telegraf mellem Møen og Bornholm, medens der efterhaanden vil blive store Muligheder for en Forbindelse mellem England og Kanada, fordi Systemet koster en forholdsvis lille Sum mod et undersøisk Kabel, som løber op i Millioner.

Tilbage bliver Forbindelserne mellem Skib-Kyst og Skib-Skib. Her staar Systemet ubestridt som Sejrherre, thi det eneste Erstatningsmiddel er Flagsystemet, som er besværligt og langsomt og ganske ude af Stand til at føre en Forretnings Korrespondance. Der findes heller ingen

Monopoler paa Telegrafering mellem Skibe eller mellem Skibe og Kyststationer, under alle Omstændigheder ikke hvis Skibene holder sig udenfor tre Kvartmil af Land. I nogle Lande fordres nemlig Regeringens Tilladelse til overhovedet at oprette traadløse Telegrafstationer; i England har man derimod Lov til at oprette Telegrafstationer, og da Telegrafvæsenets Monopol gaar til 3 Kvartmils Grænsen, derfor ogsaa Lov til uden videre at telegraferer til Skibe uden for denne Grænse. Men for at Systemet kan blive praktisk anvendelig, fordres der naturligvis ikke én, men en Mængde Kyststationer, og der fordres tillige, at Apparatet kan blive betjent, uden at Rederne behøver at ansætte en særlig Mand til denne Tjeneste.

I England startedes derfor i 1901 et Telegrafsel-skab, som oprettede en Række Kyststationer langs de vigtigste Ruter. Organisationen udvidedes ved Kontrakter med Italien, Kanada, Belgien og New-Foundland, og Lloyd forpligtede sig til ikke i 14 Aar at bruge andre end Marconis Apparater paa deres Stationer og til ikke at kommunikere med Skibe, som ikke netop har Marconis Apparater. Paa denne Vis dannedes et om end løst Grundlag for international, traadløs Telegrafering.

Telegrafapparaterne installeres om Bord i Skibene af „the Wireless Telegraph Comp.“, og betjenes af Selskabets Folk. Skibene køber ikke Apparaterne, men har Ret til at afsende tjenstlige Meddelelser angaaende Skibet eller Ladningen; af Passagererne tages derimod Betaling, som for Tiden er c. 50 Øre pr. Ord, Landtakst en ikke medtaget. Selskabet har Apparater i 35 à 40 Skibe alene i atlantisk Rutefart og har endvidere oprettet mange Landstationer, deraf op imod et halvt hundrede i England, foruden nogle ved den tyske Nordsøkyt. Et tysk Passagerskib har saaledes paa sin Rejse traadløs Telegrafforbindelse med Stationer langs den tyske Kyst, og med Skibe i Nordsoen, med Stationer langs den engelske Kanal, med Skibe over Oceanet, med Nantucket Fyrskib (22 Timer fra New York) og med Stationer mellem dette Fyrskib og Land. Hver Dag kan en Passagerdamper saaledes modtage sine Telegrammer og faa Nyt at vide fra Stationer, der maaske er 1000 Kvartmil borte.

Samtidig er de forskellige Krigsmarinens Skibe i stor Udstrækning bleven forsynet med Gnistapparater. Den engelske og italienske Marine indførte Marconisystemet, den tyske og de skandinaviske Mariner benytter det tyske System.

I Kontrakten med den kanadiske Regering er Taksten sat til c. 50 Øre pr. Ord for Telegrammer mellem England og Kanada, dette er omtrent Halvdelen af den nugældende Takst for Kabeltelegrammer. For Øjeblikket er Atlanterhavs-Telegrafering vel nærmest forbeholdt Rigsmænd og Forretningsmænd, men den traadløse Telegraf vil give mange andre Lejlighed til fremtidig at sende Telegrammer over Havet.

Telegraferingen er langt vanskeligere mellem Stationer i Bevægelse end mellem faste Stationer, fordi Instrumenterne skal indstilles efter de varierende Afstande, medens faste Stationer til deres indbyrdes Telegrafering kan holde fast Indstilling paa Instrumenterne. En væsentlig Anke mod Systemet er vel, at andre kan opsnappe Telegrammerne, men denne samme Anke kan jo ogsaa gøres gældende ved Telefonsamtaler, uden at dette har indvirket paa Telefonens Udbredelse.

I den atlantiske Fart, hvor som sagt c. 40 Skibe er udrustet med Apparater efter Marconis System, telegraferer alle disse Skibe hyppig indbyrdes og telegraferer endvidere med Kyststationerne. Ikke desto mindre afsendes daglig lange Telegrammer, uden at Skibe og Stationer forstyrres hinandens Depecher, og uden at de forstyrres af den mægtige Landstation i Poldhu i Cornwall.

Som Bevis herpaa kan omtales et Forsøg, som Marconi afholdt i Aar om Bord paa det engelske Orlogs-



skib „Duncan“, som gik fra Portsmouth til Gibraltar. Paa hele Overrejsen og helt ind i Gibraltarbugten sendtes daglig Depecher fra Stationen i Poldhu; disse Depecher blev kontrollerede af Admiralitetets Officerer. Andre af den engelske Marines Skibe, hvis Apparater ikke var afstemt paa samme Maade, laa i forskellig Afstand fra Stationen i Poldhu, men deres indbyrdes Telegrafering virkede ikke forstyrrende paa „Duncans“ Apparater eller hindrede dens Korrespondance.

For samtidig at kunne afsende Telegrammer til forskellige Stationer benytter man to Apparater, forskellig afstemt, men i Forbindelse med samme Lufttraad\*). Depecher kan fra hver sit Apparat samtidig sendes afsted, og Modtagerstationen, der har to lignende Apparater, faar nu begge Depecher, der gennem samme Lufttraad hver gaar til sit Apparat. Man er altsaa nu paa Vej til, at flere Telegrammer samtidig kan modtages af en Station, og det vil vel ikke vare længe, før Spørgsmaalet er helt løst, saaledes at man ikke kan forstyrre hinandens Telegrafering.

Om Telegrafering mellem Skibe og Stationer kan mange Eksempler anføres. Paa den traadløse Station ved Lizard er det ganske almindeligt, at den faar Skibe allerede ved Needles — 170 Kvartmil borte — og taber dem i lignende Afstand Vest ude. Omtrent  $1\frac{1}{2}$  Døgn kan Skibe altsaa have Forbindelse med denne ene Station.

Spørgsmaalet, om hvor store Afstande man kan telegrafere paa, blev blandt andet besvaret af den italienske Krydser „Carlo Alberto“ paa dens Rejse fra Kronstadt til Middelhavet. Krydsere modtog Telegrammer fra Stationen i Poldhu, medens den laa i Kieler Bugt i c. 700 Kvartmils Afstand; den modtog ogsaa Depecher Vest for Sardinien i 7 à 800 Kvartmils Afstand og modtog læselige Telegrammer i 1,400 Kvartmils Afstand. Blandt de største Rekorder paa dette Omraade kan nævnes Præsident Roosevelts Lykønskningstelegram til Kong Edvard paa 2,800 Kvartmils Afstand. Det afsendtes d. 19. Januar 1903 fra Cape Cod.

Danmark har i 1901 oprettet Gniststationer ved Fyret paa Blaavandshuk samt paa Fyrskibene Horns Rev og Vyl. Afstanden er 26 Kvartmil. Endvidere er Gnisttelegrafapparater installeret i flere danske Orlogsskibe, og man er i Løbet af det sidste Aar naaet ud paa ret betydelige Afstande.

Mere og mere forbedres Apparaterne, og mere og mere vil man efterhaanden komme ind paa blot at spænde en Traad ud mellem Master af ganske almindelig Højde og knytte den til nogle Instrumenter i et lille Lukaf i Skibet. Det vil sikkert ikke vare mange Aar, før ethvert søgaaende Dampskib har traadløs Telegraf om Bord, saaledes at det mange hundrede Mile fra Land kan sætte sig i Forbindelse med andre Skibe og med Kyststationer og derigennem med Omverdenen for i Løbet af ganske kort Tid at faa Svar paa sine Spørgsmaal.

Profetien herom har saa meget desto mere Udsigt til at gaa i Opfyldelse, fordi den allerede er opfyldt for enkelte Skibes Vedkommende.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 103/1904, afsagt d. 8. Februar 1905. Grosserer H. E. Hansen mod Skibsfører P. L.

\*) Naar der ved traadløs Telegraf tales om „Lufttraaden“, menes der den Traad, som f. Eks. er udspændt mellem et Skibs Master, og hvorfra de elektriske Svingninger forplanter sig ud i Rummet, til de atter opfanges af en lignende Traad paa en Modtagerstation. Disse Traade er i Forbindelse med de elektriske Apparater paa Skibets Telegrafstation.

Mårtensen af Limhamn ved forh. Skibsfører P. E. Petersen.

Paa Begæring af Grosserer H. E. Hansen blev der d. 12. December 1904 i Henhold til Pl. 30. Novbr. 1821 foretaget Arrest i Skonnert „Niels“ af Limhamn, der da laa ved Bolværk i Overgaden neden Vandet, for et Beløb af 3,189 Kr. 15 Ø. med Renter og Omkostninger. Nævnte Beløb skulde Grosserer Hansen i Følge fremlagt, af P. L. Mårtensen anerkendt og underskrevet, Regning have til Gode i Anledning af et Skonnerten i November Maaned ved Sammenstød overgaaet Havari. Ved Arresten mødte fhv. Skibsfører P. E. Petersen, der opgaves paa Førerens Vegne at være tilsynshavende med Skibet. Arresten kom til at omfatte alle Skibets løbende og staaende Redskaber, Inventar og øvrige Tilbehør samt Fragt og Assurance.

Under den ved Sø- og Handelsretten anlagte Sag paastod Grosserer H. E. Hansen den foretagne Arrest stadfæstet, dog saaledes at han frafaldt den, for saa vidt angik Fragt og Assurance, og paastod sig derhos kendt berettiget til at lade gøre Udlæg i Skibet med alt Tilbehør for de anførte 3,189 Kr. 15 Ø. med Renter samt for Arrestforretningens og Sagens Omkostninger, saaledes som disse blev fastsat af Retten.

For Skibsfører Mårtensen mødte fhv. Skibsfører P. E. Petersen og gjorde gældende, at Sagen burde være rettet mod Skibets Rederi, der var hjemmehørende i Limhamn, eller mod en — den Gang ikke opgiven — Skibsmægler her, paa Rederiets Vegne, hvorfor han fordrede Frifindelse med Tillæg af Omkostninger.

Til denne Indsigelse fandtes der under Hensyn til Skibsførerens Stilling i det omhandlede Tilfælde ikke at kunne tages Hensyn, hvorfor der vilde være at give Dom efter Paastanden, saaledes at Renterne beregnedes fra 12. December f. A.; Arrestforretningens Omkostninger fastsattes til 50 Kr. 86 Ø. og Sagens Omkostninger til 70 Kr. Arresten blev derfor stadfæstet, og Grosserer H. E. Hansen kendtes berettiget til at gøre Udlæg i Skib med Tilbehør for ovennævnte Beløb.

## Frugtmarkedet.

Paa ganske enkelte Undtagelser nær er der i de hjemgaaende Markeder ingen Fremgang at konstatere, men til Gengæld har Kulfragterne i flere Retninger, hovedsagelig ad Middelhavet til, været underkastede nogen Stigning, som fremkaldtes ved, at der som Følge af det forøgede Begær til hollandske og tyske Havne blev nogen Knaphed paa prompt Tonnage, og et Par Dage betaltes f. Eks. glat væk 7/ à 7/1½ fra Cardiff til Genua, 8 Frcs. Marseille; andre Pladser i Forhold dertil. Til saadanne Rater lønner det sig for større Baade at løbe hjem til England igen i Ballast fremfor at laste i Middelhavet eller Sortehavet, og der er ogsaa adskillige Redere, som allerede er inde paa den Bane. Da det lader til, at Strejken i de tyske Kulminer nu er forbi, vil Kulfragterne sandsynligvis igen falde, men særlig meget kan det næppe blive, hvis de hjemgaaende Markeder holder sig saa usle som i Øjeblikket. For La Platas Vedkommende har Oversvømmelser paa den øvre Del af Floden samt en partiel Jærnbane-strejke og andre Uroligheder bevirket, at Efterspørgslen efter Tonnage er taget stærkt af; fra Indien gøres der heller ikke megen Forretning, og i Østersøen ligger Markedet næsten ganske dødt. Alt i alt er det lige for Tiden uhyre vanskeligt at placere prompte Baade uden Tab, og de Rederier, som har Tonnage oplagt, er sikkert ikke værst farne.

Det østlige Marked er stille. Kurrachee har taget enkelte Baade pr. Marts/15. April til 15/9 Netto til udsøgt Havn, men Bombay er livløs. Calcutta uforandret 22/6 Dødvægt. Rispladserne har fragtet lidt til 23/9 à 24/ O. C., 11/ én japansk Havn, 11/6 to Havne. For Sukker fra Java er betalt 25/ pr. Februar, 26/3 pr. Juli til Evropa eller U. S.

Sortehavet etc. har kun taget meget faa Baade, og Raten for Anlægning holder sig omkring 7/ fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, 7/3 à 7/6 Hamburg. For mindre Baade paa Charter betales 8/ à 8/6, alt pr. prompt. For Salt fra Eupatoria Kysten noteres uforandret 10/9 à 11/6 til russisk Østersøhavn. Azoff er ganske livløs.

Middelhavet er et elendigt Marked; Raterne er i hvert Fald ikke bedre end forrige Uges, og der har ikke fundet saa mange Befragtninger Sted. Ertsbefragtingerne er langt de overvejende. Aleksandria har sluttet nogle Februar Dampere for Bomuldsfrø til 6/ Hull direkte, og der bydes 7/ til U. K. direkte Havn, 8/ Ordre. For Fosfat noteres 7/3 Bona/Riga pr. Marts. Ertsfragterne fra Bilbao er lidt bedre, og der betales nu 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Cardiff, 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Grangemouth, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam.

Nordamerika har atter vist lidt mere Aktivitet, og Raterne er stedvis lidt højere end for en Uge siden. Til Eks. er der for Bomuld fra Wilmington betalt 27/6 og fra Savannah 26/ à 28/6 pr. Februar/Marts, og nogle Baade placeredes for Petroleum i Kasser til 21<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents Shanghai, 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 23/ en japansk Havn. Fra Golfen betales 10/6 à 10/9 U. K. eller Kontinentet paa Netto Charter, sædvanligt Tillæg for Danmark, og for Korn til direkte Havn U. K. 2/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Af Trælaster sluttedes en Del, navnlig fra Mobile, hvorfra der bl. a. betales 80/ til god engelsk Havn, 85/ for en lille Baad til Birkenhead.

La Plata har som foran berørt ikke taget mange Baade, men antagelig vil Markedet snart komme ind i en roligere Gænge. Fra San Lorenzo Grænsen kan faas 17/ à 17/9 til U. K. eller Kontinentet pr. Februar/Marts, og omkring 16/ betales fra Buenos Ayres.

Østersøen har næsten intet at byde paa. Reval og Riga er stadig utilgængelige paa Grund af Is, og fra Libau og Windau er der kun meget faa Laster fremme til usle Rater saasom 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Havrebasis London eller Rotterdam, Frcs. 17 à 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hør Dunkerque eller Ghent. Ekspeditionerne er tilmed gennemgaaende daarlige, navnlig i Libau, og Isen har ogsaa her foraarsaget adskillige Forsinkelser. Fra de tyske Pladser er det ligeledes yderst smaat med Laster; 4/9 noteres for Sukker fra Neufahrwasser til London.

Kulfragterne er gennemgaaende slet ikke saa helt daarlige. For Nordsøens Vedkommende vil Begæret nu uden Tvivl tage betydeligt af, men der menes at ville blive Brug for mange Baade til Middelhavet. Fra Østkysten betales 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 til Rotterdam eller Amsterdam, 4/3 à 4/6 Weseren eller Emden, 3/9 à 4/3 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/9 Horsens eller Kolding (750 Tons), 5/ à 5/3 Lübeck eller Rostock, 5/6 Oporto, 6/6 Genua, 7/ Palermo. Fra Cardiff sluttedes livligt til 4/6 à 5/ Weseren eller Hamburg, 7/ à 7/3 Barcelona, 7/ à 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Genua eller Savona, Frcs. 8 Marseille, 5/9 à 6/6 Port Said, 7/6 Venedig, 6/6 Aleksandria, 7/ Aden, 14/Japan, 5/3 à 5/6 Las Palmas, 7/6 à 7/9 La Plata.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Memel noteres pr. f. o. w. samt pr. April til Bremerhaven, Geestemünde, Oldenburg 26 Mark pr. Std. ab Kønigsberg — Danmark, Sydsverrig 15 Mark Rugbasis; til Søderhamn Havre 6 à 7 Mark, til Gefle gammelt Jærn 5 Mark.

ab Stolpmünde noteres pr. Marts for Rug til Danmark, Sydsverrig 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, antagelig vil dog 5 Mark kunne opnaas.

ab Colberg staar Forholdene noget lignende som i Stolpmünde, og søges ogsaa derfra Skibe pr. Marts.

ab Stettin noteres til Libau 4 Mark for Chamotte, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 Mark for Rug til Danmark, 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Salt eller gammelt Jærn til Gefle.

ab Greifswald noteres Rug eller Hvede til Danmark, Sundhavn 4 Mark pr. f. o. w. samt til Limfjorden Vest for Aalborg 5 à 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Horsens for Rug baade til 15 Øre og 16 Øre; endvidere for Byg til Præstø 13 Øre, til Rendsburg Ben 6 Mark; ab Kastrup udbydes Laster til Aalborg, Assens og Nykjøbing/Falster.

ab danske Provinshavne staar det ret stille, navnlig af Hensyn til det forskellige Vejr, snart Tø, snart Frost; uden Tvivl vil der komme nogle Kornlaster, naar først Sejladsen for Alvor er begyndt. Der noteres ab sjællandske Havne Hø og Halm i pressede Baller til Laurvig 12 à 13 Kr.

ab Fowey — Hamburg 5/ à 5/3, Stettin 6/ à 6/3 Chinaclay.

ab Skiensfjord — River Mersey, rundt Mine-tømmer 20/. Leithfjord, Kortprops 15/. Barry-Dock Bjælker 20/.

## Generalforsamlinger.

### Kjøbenhavns Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Foreningens og Understøttelseskassens Kasse-Regnskab for Aaret 1904 balancerer med Kr. 19,488.08, heraf balancerer Understøttelseskassens Regnskab med Kr. 8,709.91. Skipperstiftelsens Kasse-regnskab for 1904 balancerer med Kr. 16,797.54.

Den 31. December 1904 ejede Foreningen Kr. 503,589.28, og til Foreningen er henlagt i alt 21 Legater med tilsammen en Kapital af Kr. 313,100. Regnskabet godkendtes.

Ved afdøde fhv. Skibsbygmester Poul Abraham Barfoeds Testamente af 6. Febr. 1904 er tillagt Foreningen en Kapital af Kr. 12,000 til Oprettelse af et Legat for 4 værdige og trængende Enker efter Skibsførere, der har været Medlemmer af Kjøbenhavns Skipperforening. Legatkapitalen er i 1904 efter Testators Død indbetalt til Foreningen, men Renten af Legatkapitalen tilfalder en i Testamentet navngiven Person for dennes Levetid.

I det forløbne Aar har Foreningen udredet i Understøttelse samt i Ligbærer- og Søbrudnepenge et samlet Beløb af Kr. 4,004. I Aaret 1904 er indtraadt 7 ny Medlemmer, der tilsammen har betalt i Indtrædelsessagift Kr. 378, 5 Medlemmer er afgaaet ved Døden. Medlemmernes Antal var den 1. Januar 1905 133.

Friboligernes Antal var 31. December 1904 34, og for modereret Leje var ved samme Tid 7 Lejligheder udlejede til Foreningsmedlemmer, saadannes Enker og ugifte Døtre. Den Hjælp, som i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje ydes de Vedkommende, kan ansættes til en samlet aarlig Sum af Kr. 10,000. Derhos er der af Stiftelsens Midler ydet i Husleje-godtgørelser et Beløb af Kr. 2,600.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, samt Kaptajnerne Otto Hansen og I. C. Schou har i det forløbne Aar ført Overtilsynet med Stiftelsen og de i samme udførte Reparationer.

Til Repræsentanter valgtes Kaptajn J. P. Christiansen i Stedet for Kaptajn S. A. Philipsen, der er udtraadt, og genvalgte Kaptajnerne Hein og Schou. Til Revisorer genvalgte Kaptajnerne Benedictsøn og Folkmann og til Suppleanter V. Larsen og S. P. Andersen.

### Svendborg Sæassurace

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Kasseren, Mægler A. Hansen, oplæste Regnskabet for det forløbne Aar:

Indtægt. Kassebeholdning den 31. December 1903 Kr. 923.59, Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling 1903,

Kr. 27,889.99, resterende Fartpræmie for 1903 Kr. 437.56, Rente af Kapital og Havariforsknud Kr. 8,157.14, indgaaet af Foreningens Fonds Kr. 4,400, indgaaet i Følge Antegnelse til Regnskabet 1903 Kr. 2.15, refunderet Forsknud paa Havari og Forlis Kr. 89,312.68, Fartpræmie for 1904 Kr. 94,587.73, hævet i Svendborg Bank Kr. 83,080, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring og Forhøjelse 1904 Kr. 22,074; i alt Kr. 330,814.84.

Udgift. Udbetalt for Forlis Kr. 47,478.18, udbetalt for Havarier Kr. 43,654.01, Forsknud paa Havari og Forlis Kr. 69,106.02, Indskudsudbytte af solgte og forliste Skibe Kr. 10,890, indsat i Svendborg Bank Kr. 137,270, resterende Indskudspræmie, der ikke forfaldt i 1904, Kr. 15,314.25, resterende Fartpræmie for 1904 Kr. 164, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 6,248.82, Kassebeholdning den 31. December 1904 Kr. 689.56; i alt Kr. 330,814.84.

Foreningen ejede den 31. December 1904: a)  $3\frac{1}{2}\%$  kgl. Obligationer Kr. 77,400, b)  $3\frac{1}{2}$  og  $4\%$  Landmandsbank Obligationer Kr. 78,000, c)  $5\%$  Gøteborg Kommune Obligationer Kr. 30,000, d) „Dansk Søfartstidende“ Aktier Kr. 3,000, e) tilgodehavende Indskudspræmie Kr. 15,314.25, f) tilgodehavende Fartpræmie Kr. 164, g) indestaar i Svendborg Bank Kr. 237,139.54, h) Kassebeholdning den 31. December 1904 Kr. 689.56; Foreningens Fond er Kr. 441,707.56 og dens Risiko den 31. December 1904 Kr. 3,494,500.

Kassereren udtalte derefter, at Aaret 1904 sammenlignet med tidligere Aar har været heldigt for Foreningen. Der er forefaldet 2 Forlis, nemlig Skonnerterne „Jørgen“ og „Thetis“, hvis samlede Forsikringssum var Kr. 24,050.47, samt 19 Havarier, som kalkuleres til Kr. 32,500, saa at Foreningens Tab kan anslaaes til i alt Kr. 56,600.

I Aarets Løb er der indtegnet 8 ny Skibe til en samlet Forsikringssum af Kr. 218,200, medens der ved Salg, Forlis, Nedsættelse og Kondemnation er udgaaet 106,000, saa at Forøgelsen andrager Kr. 112,000. Indskudspræmien er nu  $11\frac{1}{2}\%$ , hvorefter Fartpræmien fra 1. Oktober 1904 til 1. Oktober 1905 kun skal betales med  $\frac{9}{10}\%$  halvaarlig, hvilket er den billigste Præmie, der i lang Tid har været beregnet.

Ved Revisorernes Eftersyn var Regnskab og Kassebeholdning funden i Orden.

Ved Haandsoprækning genvalgte Skibsreder P. Bom, Thure, til Komitémedlem, Skibsreder R. V. Møller, Troense, til Synsmand og Købmand V. Gislason, Rudkjøbing, til Suppleant. I Stedet for afdøde Skibsreder N. V. Kaas valgtes til Komitémedlem C. V. Petersen, Høje Bøge, og til Synsmand Foreningens Rejseagent Ferd. Nielsen.

Til Decisorer valgtes d'Hrr. H. L. Jørgensen, Svendborg, og Kaptajn P. M. Møller, Høje Bøge.

Kassereren oplæste derefter den her i Bladet gengivne Skrivelse fra Firmaet F. E. Berg & Co. i London, hvori der advares mod Ladning af Sulphate of Soda, der fortærer Jærn og Træ og saaledes ødelægger Skibene.

Det vedtoges at yde et Tilskud paa Kr. 1,000 en Gang for alle til den projekterede Sømandshøjskole i Svendborg.

Havnefoged Carl E. Møller fremsatte Forslag om at forhøje Bidraget til Dansk Sejlskibsrederi Forening.

Forslaget støttedes varmt af Mægler A. Hansen, Skibsbygmester Ph. Jørgensen, Thure, Mægler H. A. Hansen, Thure, og Skibsfører Andreasen, Thure, og det vedtoges sluttelig at yde Kr. 75 til Hovedforeningen og Kr. 75 til den lokale Forening i Stedet for som nu Kr. 25 til hver.

Mægler H. A. Hansen, Thure, oplyste, at det er Eyens Kreds med Havnefoged Møllers udmærkede Ledelse, hvorpaa Dansk Sejlskibsrederi Forening i det væsentlige lever.

Dirigenten henstillede til Forsamlingen, om Tanken om et Jærnskibsværft i Svendborg var noget, man skulde interessere sig for. At dette vil betyde et Plus for Byen, er givet, men ogsaa af andre Grunde kan det ønskes at se Stemningen. Spørgsmaalet vil jo en Gang blive rettet til Foreningen.

Kaptajn Nielsen („Ariel“) tror, at et saadant Værft vil være til Fordel for Fremtidens Sømandsstand.

Mægler Hansen, Thure, bemærkede, at Tanken ikke var ny; der har tidligere været betydelig, om end ikke tilstrækkelig Tilslutning til den. Senere var denne dalet noget, vist

nærmest fordi de Jærnskibe, vi havde faaet, var af en uheldig Konstruktion. Taleren tror, at et Jærnskibsværft vil blive til Fordel for Søneringen i det hele, og fandt det heldigt, at det kom til at ligge netop her; det vil næppe skade Træskskibsbygningen synderligt.

Dirigenten oplyser, at det hedder sig, at der i disse Dage skal finde Afgørelse Sted om, hvorvidt der skal anlægges et Værft i Marstal.

Havnefoged Møller er af den Mening, at Træskskibsbygningen, som vi skylder vor store Flaade, vil stagnere, hvis vi faar et Jærnskibsværft, thi et saadant vil næppe, som vore Bygmestre nu, indlade sig paa at danne Rederier. Spørgsmaalet drejer sig derfor nærmest om en Fordel for Byen.

Det vedtoges at afholde et Festmaaltid til Ære for Skibsreder P. Bom af Thure i Anledning af hans mangeaarige Virksomhed i Svendborg Søassurance.

Senere holdtes der Generalforsamling i Foreningens 2. Afdeling. For denne har Aaret ligeledes været godt. Den har intet Forlis haft, men derimod 10 Havarier, der ventes at ville andrage Kr. 4,600. Der er indtegnet 6 ny Skibe til et Beløb af Kr. 50,200, medens der er udgaaet for et Forlis og Nedsættelse af et enkelt Skib Kr. 10,000, saaledes at Forøgelsen har været Kr. 40,200. Foreningen ejer Kr. 65,963.69, og den samlede Risiko den 31. December 1904 var Kr. 504,600.

Indskudspræmien er fastsat til  $13\%$ , hvorefter der for det kommende Aar kun vil blive beregnet en Fartpræmie af  $1\%$  aarlig.

#### Odense og Kjørtemindeskipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Foreningens Formand, Kanalfoged Hansen, fremlagde Regnskabet, der balancerede med Kr. 2,534.37. — I Kontingent og Gaver var indkommet Kr. 330 og i Renter af Obligationer etc. Kr. 825. — Til 19 Enker og til Begravelseshjælp var udbetalt Kr. 975.

Foreningens Kapitalformue udgør Kr. 20,322.55 imod Kr. 20,145.45 i Fjor, saa der var en Fremgang af Kr. 177.10.

Medlemstallet er ligesom i Fjor 28, hvoraf de 9 er gamle Skibsførere, som er fritagne for Kontingent; ved Generalforsamlingen blev indmeldt 2 ny Medlemmer. De pensionsnydende er nu 18.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Kapt. F. Simonson, og til Revisorer genvalgte Kapt. L. Rasmussen, og i Stedet for Kapt. Langkilde, som var fraværende, valgtes Kapt. N. J. Larsen.

#### Ugens Havarier.

Kopernicus, Dpsk. af Königsberg, er indslæbt hertil med brækket Skrueaksel. Skibet, der var paa Rejsen fra Hjemstedet til Poole med en Ladning Korn, losses sin Ladning i Frihavnen og gaar derefter i Dok for at reparere.

Olna, Dpsk. Svitzers Dpsk. Øresund genoptog atter den 9. ds. Bjærgningsarbejdet og er beskæftiget med Losning af Kullasten.

Najaden, Dpsk. af Esbjerg, er, paa Rejsen fra Bremen til Reval med 3,500 Baller Bomuld, Kobber og Kork, sunket paa Revals Red. Najaden var bygget i 1884 i Aberdeen og maalte 893 Netto Register Tons. Skibet ejedes af Dampskibsselskabet Vesterhavet.

Neptun, Dpsk. af Esbjerg, har ved Afgangen fra Antwerpen til Königsberg været paa Grund ved Sæftingen. Flot i ubeskadiget Stand med Assistance af Slæbedamper.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „T. M. Werner“ (Stabelnummer 105), bygget for Regning Dampskibsselskabet Vendila i Kjøbenhavn,

blev den 9. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse „special survey“ er 247' 6" langt i Hoveddækket, 37' 4" bredt og 17' 2 $\frac{1}{4}$ " dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 800 indicerede HK.

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

Den 7. ds. løb paa Skibsbygmester N. Hansens Værft i Marstal et nyt Skib af Stablen. Det maaler 95 Brutto Tons og er rigget som 3-m. Skonnert. Skibet fik Navnet „Arietis“. Fører bliver Kaptajn Andersen af Kragnæs, og korresponderende Reder er Skibsreder Niels Schmidt.

Den 9. ds. løb et nyt Skib af Stablen paa Skibsbygmester Joh. Petersens Værft i Marstal. Det er en 3-m. Skonnert, som fik Navnet „Kirstine“, og som maaler c. 96 Brutto Tons. Korresponderende Reder er Skibsreder Niels Schmidt. Fører bliver Kaptajn B. Rasmussen af Kragnæs.

En nybygget Galease, som fik Navnet „Alfa“, løb den 9. ds. af Stablen paa Skibsbygmester N. P. Petersens Værft paa Thure. Skibet maaler 36 Brutto Reg.-Tons, 30 Netto Tons, og skal tilhøre og føres af Skibsfører Jacob Munk i Troense.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** (Sluttet 14. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til London 9. Febr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 9. Februar. — Algarve, Borries, ankom til Libau 13. Februar. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 10. Februar. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 8. Febr. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 4. Februar til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Windau 8. Febr. — Axelhus, Skow, ankom hertil 13. Februar. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom hertil 7. Febr. — Beira, Lunge, ankom til Denia 12. Februar. — Ceres, da Cunha, ankom til London 12. Februar. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Libau 13. Februar. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 9. Februar for Genua. — Douro, Mortensen, ankom til Havre 9. Februar. — Florida, Ørum, ankom til New Orleans 10. Februar. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 3. Februar. — Hekla, Egense, afg. fra New York 4. Febr. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 8. Februar. — Hengest, Harder, afgik fra Windau 14. Februar hertil. — Hjel m, Simonsen, ank. til Stockholm 12. Februar. — Holar, Ørsted, ankom til Pillau 12. Februar. — Island, Holm, ankom hertil 8. Febr. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 13. Februar hertil. — Jolantha, Kann, ankom til Reval 27. Januar. — Kasa, Hansen, afg. fra Libau 13. Februar hertil. — Kentucky, Staal, ankom til Christiania 13. Februar. — Kiew, Christiansen, afg. herfra 13. Februar til Libau. — Leopold II, Meyer, ankom til Reval 14. Februar. — Louise, Kruse, ank. til Hull 13. Febr. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 12. Februar. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 9. Febr. — Morse, Jacobsen, ank. til Danzig 13. Februar. — Moskov, Meldahl, afgik fra London 12. Februar hertil. — Nicola j II, Lissner, afgik herfra 9. Februar til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Libau 8. Febr. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Reval 17. Januar. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 21. Jan. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 3. Febr. — Perm, Christensen, ankom til Libau 27. Januar. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 13. Februar. — Rita, Schibbye, ankom hertil 8. Februar. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 13. Februar. — Skalholt, Larsen, ank. til Bergen 14. Februar. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 23. Januar til New York. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 3. Februar. — Tiber, Bech, passerede Ouessant 12. Februar for Genua. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 10. Febr. til New York. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Libau 12. Februar til Hull. — Vendsyssel,

Pettersen, ankom til Pillau 13. Februar. — Viking, Rasmusen, afgik fra Antwerpen 12. Febr. hertil. — Frej r, Andresen, ank. til London 13. Febr. — Minos afg. fra Bremen 11. Februar hertil. — Fix ankom hertil 25. Januar — Marie afgik fra Liverpool 13. Februar til Swansea. — Vadsø afg. fra Liverpool 9. Februar til Frederikshavn.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 12. Februar. — Frode, Meyer, afgik fra Stettin 13. Februar. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 9. Febr. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahncke, ankom til Libau 8. Februar. — Knud II, Hansen, ank. til Buenos Ayres 13. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 8. Febr. — Ragnar, Holst, ankom til Windau 31. Jan. — Skjold, Risø, ank. til Windau 5. Februar. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Aarhus 10. Febr. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Sunderland 14. Februar. — Svend II, Riber, afgik fra Gulfport 29. Januar. — Harald, Hveysel, afg. fra Buenos Ayres 7. Februar.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Methil 12. Februar. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Libau 15. Februar.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ank. til Grimsby 13. Februar. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Gand 10. Febr. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Rotterdam 11. Februar. — Hamlet, Reese, ankom til Rotterdam 10. Febr. — Helge, Poulsen, afg. fra Burntisland 11. Februar, bestemt til Swinemünde. — Rolf, Olsen, afgik fra Kiel 13. Februar, best. til Libau. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Swinemünde 13. Februar.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Libau 8. Februar. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Aarhus 5. Februar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Reval 19. Jan. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ankom til Odessa 9. Februar. — Harald Klitgaard, Christensen, ankom til Newcastle 11. Febr. — Russ, Rasmussen, ankom til Pensacola 29. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til St. Lorenzo 2. Febr. — Peter Mørch, Jørgensen, afgik fra Methil 10. Februar, bestemt til Rotterdam. — Escelence Pleska, Harboe, afgik fra Manchester 2. Februar, best. til Odessa.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Sunderland 10. Febr. — Kamma, Løfer, afg. fra Cartagena 7. Februar. — Martha, Christensen, ankom til Dunkerque 14. Febr. — Elna, Rathje, ank. til Arzew 11. Febr. — Therese, Larsen, afg. fra Dunston 14. Febr. — Simone, Olsen, ankom til Carthage 14. Februar. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Sfax 14. Febr.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, pass. Portland 11. Febr. — Kronborg, Jeppesen, pass. Konstantinopel 10. Februar. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Aalborg 14. Febr.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Libau 13. Febr., best. til Leith. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Bremerhaven 9. Februar, best. til Reval. — Nordsoen, Gram, afgik fra Rendsburg 9. Febr., best. til Burntisland. — Nexos, Basse, afg. fra Boness 7. Februar, ankom til Aarhus 11. Februar. — Napoli, Christensen, afgik fra Bremerhaven 12. Febr., best. til Reval. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Bremerhaven 9. Febr., best. til Reval. — Dagmar, Hansen, afgik fra West Hartlepool 13. Febr., best. til Esbjerg. — Neptun, Knudsen, afg. fra Antwerpen 10. Febr., best. til Kongsberg. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Methil 9. Februar. — Alfa, Iversen, afg. fra Burntisland 11. Februar, bestemt til Nakskov.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Libau 14. Februar. — Dagny, Lorentzen, ankom til Hamburg 11. Februar. — Mary, Larsen, ankom til Malmø 14. Februar.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Blyth 13. Febr.

**Jylland.** Karen, Winther, afgik fra Port de Bouc 11. Februar, bestemt til West Hartlepool.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 10. Februar. — Nordland, Petersen, ankom til New Orleans 11. Februar. — Holland, Poulsen, afgik fra Kbhvn. 9. Februar. — England, Andresen, ank. til Kjøge 11. Febr. — Rusland, Møller, afg. fra Libau 6. Februar.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Nortolk 3. Febr. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Libau 9. Febr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Methil 11. Februar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, afgik fra Methil 12. Febr., best. til Rotterdam. — Normannia, Erichsen, afg. fra Newcastle 10. Februar, ank. til Rotterdam 12. Februar.

**Østersøen.** Astoria, Neergaard' afgik fra Helsingør 11. Februar, ank. til Hamburg 13. Febr.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Burntisland 9. Februar, ankom til Aarhus 12. Februar.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 12. Febr., bestemt til Grangemouth.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Blyth 12. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 2. Februar, bestemt til Antwerpen. — Flynderborg, Larsen, ankom til Burntisland 13. Febr. — Fredensborg, Lund, ank. til Rotterdam 13. Februar. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Blyth 7. Februar. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Newport 12. Februar, bestemt til Algier. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Port Said 13. Febr., bestemt til Colombo. — Rosenborg, Matzen, afgik fra Kjøbenhavn 14. Februar, bestemt til Blyth. — Skanderborg, Jensen, ank. til Libau 23. Jan. — Søborg, Fischer, afgik fra New Orleans 28. Januar, bestemt til Kbhvn. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Middlesbro 11. Februar. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Blyth 14. Februar, best. til Emden.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Brake 10. Februar, best. til Methil. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Dunkerque 12. Februar, best. til Burntisland. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Torre Vieja 9. Februar, best. til Buenos Ayres. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Windau 4. Febr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Ardrossan 3. Februar, best. til Genua. — Tuborg, Agerlin, ank. til Middlesbrough 14. Februar. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Bremen 10. Februar. — Vordingborg, Palm, afgik fra Kiel 11. Febr., best. til Windau.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Pensacola 21. Jan., ankom til Lissabon 14. Febr. — Jægersborg, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 15. Febr. — Kallundborg, Lund, ank. til Sevilla 7. Febr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afg. fra Hull 11. Febr., best. til Emden.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Windau 8. Februar. — Helene, Jensen, afgik fra Sunderland 10. Februar, best. til Neufahrwasser. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 9. Februar, ank. til Amsterdam 11. Februar. — Agnete, Sørensen, afgik fra Boness 9. Febr., ank. til Kiel 13. Febr. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 8. Febr., ankom til Fredericia 11. Februar. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 9. Februar, ankom til Kiel 13. Febr. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 14. Febr., best. til Burntisland. — Ajax, Brorson, ankom til Kiel 11. Februar. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 8. Febr., ankom til Newcastle 13. Februar.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Shanghai 2. Febr. — Siam, Jensen, ankom til Antwerpen 8. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Queenstown 29. Jan.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Antwerpen 12. Februar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 13. Februar. — St. Thomas, Prah, ankom til Pointe à Pitre 12. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra St. Thomas 8. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Februar. — Nordland, Pedersen, ankom til New Orleans 11. Febr.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom til Burntisland 8. Febr. — Erindring, Hansen, ank. til Frederikshavn 10. Februar.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Dakar 14. Febr. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Marseille 15. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Odense 14. Februar. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 15. Febr. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Marseille 8. Februar. — Hans Tausen, Kjaaborg, ankom til Libau 11. Februar. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Odense 15. Febr. — Peter Willemdoes, Clausen, ank. til Libau 3. Februar. — N. F. Høffding, Bloch, ankom til St. Louis 7. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Barry 25. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Bathurst 4. Febr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Bathurst 10. Februar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Swinemünde 13. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Februar, bestemt til Vestindien. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Aarhus 11. Febr. — Bryssel, Tholander, ankom til Liverpool 13. Februar.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Buenos Ayres 6. Februar. — Wien, Brink, ankom til Kbhvn. 11. Februar.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Reval 15. Januar. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Flensborg 12. Februar, bestemt til Boness. — Clara, Villadsen, ankom til Burntisland 9. Februar. — Axel, Damm, afgik fra Neustadt 12. Februar, best. til Windau. — Erik, Steen, afgik fra Methil 10. Febr., best. til Korsør. — Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 8. Februar. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Methil 9. Febr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Messina 12. Februar. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Sunderland 5. Februar.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afg. fra Stolpmünde 13. Febr., best. til Malmø.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afgik fra Libau 13. Februar, best. til Hamburg. — Slesvig, Svarrer, passerede Gibraltar 14. Februar, best. til London.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther afg. fra Funchal 11. Febr., bestemt til Rotterdam. — Katholm, Arnesen, ank. til Dakar 9. Februar.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 6. Febr. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 7. Februar. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Bremerhafen 7. Febr. — Maagen, Jensen, ank. til Methil 8. Februar. — Noah, Poulsen, ank. til Fowey 8. Febr. — Triton, Nielsen, ankom til Kristiansand 8. Februar. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Havre 9. Februar. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Limington 9. Febr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Plymouth 8. Februar. — Ragnhild, Andersen, ankom til Charlestown 10. Febr. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Portsmouth 12. Febr. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Vejle 12. Febr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Hull 13. Februar. — Yrsa, Hansen, ankom til Shields 13. Februar.

**Ærs.** Albertha, Kromann, ank. 6. Februar til Neufahrwasser. — Caroline, Madsen, afgik 4. Febr. fra Frihavnen til Rønne. — Valkyrien, Friis, er ank. til Rio Grande. — Dana, Carlsen, er ank. til Laguna de Terminos (Meksiko). — Thekla, Fabricius, ank. 8. Febr. til Sandefjord. — Rolf, Christensen, ankom 7. Febr. til Falmouth. — Bonavista, Christensen, ankom 8. Febr. til Gibraltar. — Argo, Christensen, ankom 9. Febr. til Saint Brieux. — Caroline Kock, Hansen, ankom 8. Februar til Sanct Louis (Senegal, Afrika). — Forældres Minde, Christensen, ankom 10. Februar til Ipswich. — I. A. Kromann, Christensen, er ankommen til Sandelsjorden. — Yrsa, Bay, ank. 12. Febr. til Nortshields. — Smart, Christensen, ank. 11. Febr. til Cadix. — Kronen, Hermansen, ankom 13. Februar til Molax. — Veritas, afgik 12. Februar fra Cevita Vecchia til Queensborough.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Mønstrene er danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, 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 7 Fod og paa Fjordgrunden 10 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Hanöbukten. Gåsfeten. Gåsfeten Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. viser midlertidig fast Fyr.

**Bottniske Bugt.** Furu Grund. Furu Grund hvide, faste, forreste Ledefyr ombyttes den 1ste August 1905 med et rødt og hvidt vekslende Fyr. 64° 54' 55" N. Br. 21° 14' 0" Ø. Lgd.

**Finland.** Wasa Distrikt. Västernaglarne. Västernaglarne Ø-lige Vager, ved Bergskär Lodsplads, har nu Ballon. 61° 25' 39" N. Br. 21° 13' 9" Ø. Lgd.

**Rusland.** Packer Ort og Lyser Ort. Packer Ort Sirene er anbragt i en Bygning N. for Fyrtaarnet. Den giver hver 70 S. Fire-Stød, hvert Stød af 2 S. Varighed med 3 S. Pavse mellem Stødene.

Lyser Ort Sirene er anbragt c. 6 Kbl. N. for Fyrtaarnet og c. 1 Kbl. fra Kysten. Den giver hver 30 S. Et-Stød af 3 S. Varighed.

**Tyskland.** Pillau. Fra 20de til 25de Februar 1905 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8—12 Fm. fra et Kystbatteri ved Pillau. Naar der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet, og intet Skib maa da staa ind i eller ud af Havnen. Skydes der ikke paa en af de angivne Dage, hejses et hvidt i Stedet for det røde Flag.

**Stettiner Haff.** Papenwasser. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne B, G og H i Papenwasser beskadiget af Isgang og slukket.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Weser. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde Nr. 10 i Dwarsgat og Lystønde G ovenfor Geeste Munding atter udlagt.



**Jade.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne AJ/1, AJ/C og Nr. 8 i Jade atter udlagt paa Station.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie Red.** Paa Vlie Red er Fyrskibet atter udlagt paa Station, og Lodstjenesten foregaar som sædvanlig.

**Zeegat van Goeree. Vuile eller Hittersche Gat.** En Tjalk er sunken mellem den rød og sort vandret sribede Lystønde Bn. G. i Beningen og Stumpørde Nr. 0 i Vuile eller Hittersche Gat. Et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler, ligger Dag og Nat ved Vraget. 51° 47' 16" N. Br. 4° 11' 52" Ø. Lgd.

**Noord Pampus.** I Noord Pampus er den mindste Dybde midt i Farvandet 4 Fod. Stumpørde Nr. 2 er inddragen, og Stumpørde Nr. 1 flyttet til 51° 50' 4" N. Br. 4° 2' 20" Ø. Lgd.

**England. Thømsen. Sea Reach.** I Sea Reach er de fire spidse Lystønder, som afmærker det dybeste Løb, ombyttet med Pille-Lystønder, der har samme Farve og Nummer og viser samme Fyr, som de tidligere, saaledes:

Lystønde Nr. 1 viser hvidt To-Blink hver 10 S. og ligger 2<sub>1</sub> Kml. S. 15° Ø. fra St. Andrew Kirke, Shoeburyness.

Lystønde Nr. 2 viser hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S. og ligger 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 21° Ø. fra Southend Pier Fyr.

Lystønde Nr. 3 viser hvidt To-Blink hver 10 S. og ligger 16 Kbl. N. 27° Ø. fra Yantlet Baake og i S. 50° V. fra Southend Pier Fyr.

Lystønde Nr. 4 viser hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S. og ligger 16 Kbl. N. 22° V. fra Yantlet Baake og i S. 71° V. fra Southend Pier Fyr.

Lystønderne Nr. 3 og 4 er flyttet lidt.

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

**England. Dover.** Følgende Bestemmelser er gældende for alle Skibe ved Dover Havn:

1. Alle Skibe, som passerer Kanalen, skal gaa uden om eller S. om Pier Works Fyrskib.
2. Skibe, bestemt til Dover Havn Ø. fra, skal, naar Strømmen løber Ø. efter, gaa mellem Pier Works Fyrskib og den S.-lige Bølgebryder, men naar Strømmen løber V. efter, skal de runde om Fyrskibet og gaa mellem dette og Admiralty Pier.
3. Skibe, bestemt til Dover Havn V. fra, skal, naar Strømmen løber Ø. efter, runde om Fyrskibet og gaa mellem dette og den S.-lige Bølgebryder, men naar Strømmen løber V. efter, skal de gaa mellem Admiralty Pier og Fyrskibet.
4. For Udgaende skal alle Skibe, naar Strømmen løber Ø. efter, gaa Ø. om Fyrskibet, og naar Strømmen løber V. efter, gaa V. om Fyrskibet.
5. Disse Bestemmelser gælder ikke for Skibe, som vil lægge til ved V.-Siden af Admiralty Pier.

**Portland.** Forandringerne af Fyr og Taagesignal ved Portland Harbour er udsat til den 14de Marts 1905 eller til nærmere Meddelelse gives.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Ile de Ré. Le Couronneau.** Den sorte Baake med Cylinder paa La Couronneau er midlertidig borttagen, og en sort Spidstønde med Cylinder udlagt paa N.-Siden af Grunden. 46° 12' 46" N. Br. 1° 20' 47" V. Lgd.

**Garonne. Marquis og Baranquine.** De røde, faste Fyr Marquis og Baranquine er forstærket. Flammens Højde: 19 Fod. Lysævnen: 3 Kml. Fyrpæl ved et lille, hvidt Fyrhus. 45° 0' 0" N. Br. 0° 33' 30" V. Lgd. og 44° 53' 57" N. Br. 0° 32' 22" V. Lgd.

**Adour.** I Adour foretages Uddybning ved Les Casquets og ud for Boucau Kajer. Det Ø.-lige Løb er foreløbig spærret. Ved det V.-lige Løb viser Uddybningsmaskinerne, naar de ligger Ø. for Løbets Midte, et sort Flag eller to røde Lanterner lodret for hinanden, og naar de ligger V. for Løbets Midte en rød Stander eller to grønne Lanterner lodret for hinanden.

**Bermuda Island. Murrays Ankerplads.** Paa Murrays Ankerplads er den sorte Spidstønde, der laa 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. S. 88° V. fra Fort Catherine Flagstang samt de to Tønder 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 37° V. og 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 81° V. fra samme Flagstang inddraget. 32° 23<sub>2</sub> N. Br. 64° 40' V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien Ø.-Kyst. Colfo di Tortoli. Arbatax.** Tønden og det hvide, faste Fyr, som afmærkede Arbejderne ved Forlængelsen af Molen ved Arbatax, er bortrevet af Sæn. Indtil Yderenden atter bliver afmærket, skal man gaa mindst 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. uden om det røde, faste Fyr, som er tændt paa Molen.

**Sicilien N.-Kyst. Palermo.** I Palermo Havn er ved Kanten af Secca di Castellamare udlagt en Tønde, 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. S. 20° V. fra Fyret paa S.-Molens Hoved.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Paa Hovedet af Molen Guiseppino er tændt et grønt, fast, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Fyrpæl. 45° 38<sub>10</sub> N. Br. 13° 45<sub>10</sub> Ø. Lgd.

**Morlacco Kanal. Novi.** Paa Hovedet af Molen i det Indre af Novi Havn er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyrpæl. 45° 7<sub>10</sub> N. Br. 14° 47<sub>10</sub> Ø. Lgd.

**Quarnero. Terstenik.** Det røde, faste Lys i Terstenik Fyr lyser fra S. 21° V. til S. 28° V., fri af 14 Fods Grunden S. for Pynt San Damian paa Øen Cherso SØ.-Kant og af Palazzuoli Bankerne. Lysstyrken er størst i S. 25° V. og aftager derfra til begge Sider. 44° 40<sub>2</sub> N. Br. 14° 34<sub>7</sub> Ø. Lgd.

**Quarnero. Bai von Brgulje. Lucina.** Lucina røde, faste Fyr lyser fra S. 57° V. til S. 51<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. eller S. 50° V. eftersom Øjehøjden varierer.

**Kanal di Mezzo. Tun Veliki.** Tun Veliki faste Fyr viser hvidt Lys fra N. 88° V. til N. 79° V. mellem Øen Golac og Pynt Bonaster, rødt Lys fra N. 79° V. til N. 57° V., hvidt Lys fra N. 57° V. til N. 1° V. mellem Tun Veliki og Tun Mali, Mørke fra N. 1° V. gennem N. til N. 33° Ø., hvidt Lys fra N. 33° Ø. til N. 43° Ø. mellem Øerne Tratta og Vrtlac, Mørke fra N. 43° Ø. gennem Ø. til S. 51° Ø., hvidt Lys fra S. 51° Ø. gennem S. til S. 40° V. mellem Tun Veliki og Zverinac, Mørke fra S. 40° V. gennem V. til N. 88° V. 44° 11<sub>14</sub> N. Br. 14° 54<sub>14</sub> Ø. Lgd.

**Øen Ugljan. San Pietro.** San Pietro grønne, faste Fyr ligger c. 4 Kbl. SSV. fra Pynten. Det lyser fra S. 1° V. gennem V. og N. til N. 1° Ø., men viser svagt Lys fra N. 1° til N. 7° Ø. og fra S. 1° V. til S. 6° Ø. 44° 9<sub>12</sub> N. Br. 15° 3<sub>12</sub> Ø. Lgd.

**Kanal von Sebenico. Krapan.** Krapan grønne, faste Fyr er formærket fra N. 50° V. gennem V. og S. til S. 4° Ø. af Øen. 43° 40<sub>12</sub> N. Br. 15° 55<sub>11</sub> Ø. Lgd.

**Tunis. Bancs de Kerkenah. Oued Mimun.** Den sorte Baake med Kryds ved Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til Oued Mimun er ombyttet med en Pæl med en rund Skive, 11 Fod over Vandet, paa Toppen. 34° 40' 20" N. Br. 11° 19' 35" Ø. Lgd.

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

**Bay of Bengal. Chittagong. South Patches Shoal.** En sort Spidstønde med hvidt Bur er i 9 Fv. Vand udlagt c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. V. for S.-Enden af South Patches Shoal. 21° 29' N. Br. 91° 38<sub>12</sub> Ø. Lgd.

**Bagindien. Hugli.** Den sorte, stumpe Lystønde i Western Channel, 5<sub>14</sub> Kml. S. 89° V. fra Long Sand Fyrskib, er forandret, saa at den nu viser hvidt Fyr med Formørkelser hver 26 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 10 S., Mørke 10 S. 21° 36<sub>12</sub> N. Br. 87° 54<sub>12</sub> Ø. Lgd.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Japan. Formosa. Kelung.** Udenrigsministeriet meddeler: Kelung Havn maa ikke besejles om Natten, og om Dagen ikke med over 5 Mils Fart.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1905. — Sammenslutning mellem Østasiatisk og Vestindisk Kompagni. — Traadløs Telegraf. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — 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.

**AVERTISSEMENTS-PRIS.**

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.**

(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.

**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i København.

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

**Toldkrydser til Salg.**

En af de tidligere Toldkrydsere, c. 24 Reg.-Tons, vel ved-  
 ligholdt og med kun et Aar gamle Sejl er til Salg. Billet  
 nrk. „Krydsjagt 176“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening,**

Fyns Kreds,

afholder Søndagen den 26. Februar Eftm. Kl. 2 1/2 sin  
 aarlige Generalforsamling paa „Hotel Svendborg“ i Svend-  
 borg, hvor Regnskabet for 1904 fremlægges til Godken-  
 delse, Valg af et Bestyrelsesmedlem foretages og Beret-  
 ning gives om Kredens Virksomhed i det forløbne Aar.  
 Kredsstyrelsen.

**Norges Søfartstidende**

16de Aargang.

➔ Norges Skibsfartsorgan. ➔

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

**Abonnement**

modtages ved alle danske Postanstalter.

**Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie  
 Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**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.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
 lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

„Vanhaarst“.

**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“.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
 Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

Vertikale Dampkedler,  
 specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
 er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, København**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

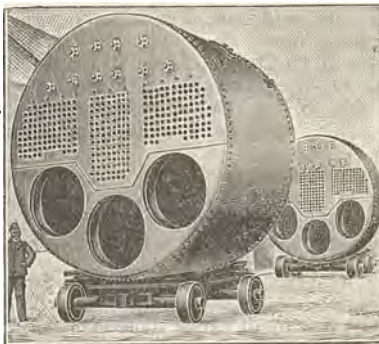
**Eiderwert, Actien-Gesellschaft**

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.

**Den almindelige danske  
 Skibsførerforening af 1874**

afholder sin aarlige Generalforsamling, Mandag den 20.  
 Februar Kl. 7 Eftm. i Larsens Lokale, St. Annæ Plads  
 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab.
2. Forslag til Ændringer i Prgf. 6, 7 og 9 af Foreningens Love.
3. Forslag til Ændring af Prgf. 4 i Enkekassens Love.
4. Valg af Bestyrelsesmedlemmer — 9 eller 3 — efter som Forslaget til Ændring i Lovenes Prgf. vedtages eller forkastes.
5. Eventuelt Valg af Formand.
6. Valg af 2 Revisorer.
7. Valg af et Æresmedlem.

Ændringsforslagene henligge til Gennemsyn i For-  
 eningens Lokaler, St. Annæ Plads 13. 11—3, samt i  
 Filialerne i Marstal og Sønderho.

**Bestyrelsen.**

Aktieselskab.

Fra d. 16.—22. Februar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Falster] 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 **Masnedsund, Kallehave og Stege** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.  
 Til **Stockholm** [Yrsa] Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Stettin** [Aarhus] 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 Havneg. 27).

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgstør\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Løvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Windau og Libau** [Viking].  
 Til **Reval** [Georgius I].  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, 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 **Stettin** [Oluf Bager] 3 Eftm.  
 Til **Philadelphia og New York** [Louisiana] fra Frihavnen.  
 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 [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Stege 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** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [Nidaros] 12 Nat.

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 8 Form.  
 Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
 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, Christiansund og Trondhjem** Damper forventlig Morgen fra Larsens Plads.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamborg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Windau** [Riberhuus] 3 Eftm.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Gods til udenlandske Stationer maa anmeldes forud.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		—	—
Danmark.....		67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69
Norden.....		86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69
Carl.....	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>n</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80	81
Skjold.....		58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		18	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		80	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Højmdal.....		99	101
Østasiatiske.....	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —103	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		23	28
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		77	92
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		64	70
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejers Kreditk.....	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	91
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	93
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	144
Privatbank.....	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Landmandsbank.....	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	131
Handelsbank.....	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejersbank.....	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120
Burm. & Wain.....	99	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Helsingørs Jærnsk.....	93—94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	189 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	189	189 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	127— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127	127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 15. Februar 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	160.75	—

**Notering paa Berlins Børs d. 14. Februar 1905.**

Russiske Noter.....	216.20
4 % Russiske Consols.....	94.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	85.20
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	100.90
4 % — — 1890.....	91.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 16,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 18,000, „Foren. Dampsk.“ 44,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 6,000, „Østas. Komp.“ 340,000, „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.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning 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. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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><b>Lods i Sommeren</b> 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 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>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> 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.
<b>Esbjerg.</b>	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 Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af henværende 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	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.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissen nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods- ses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoerer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.



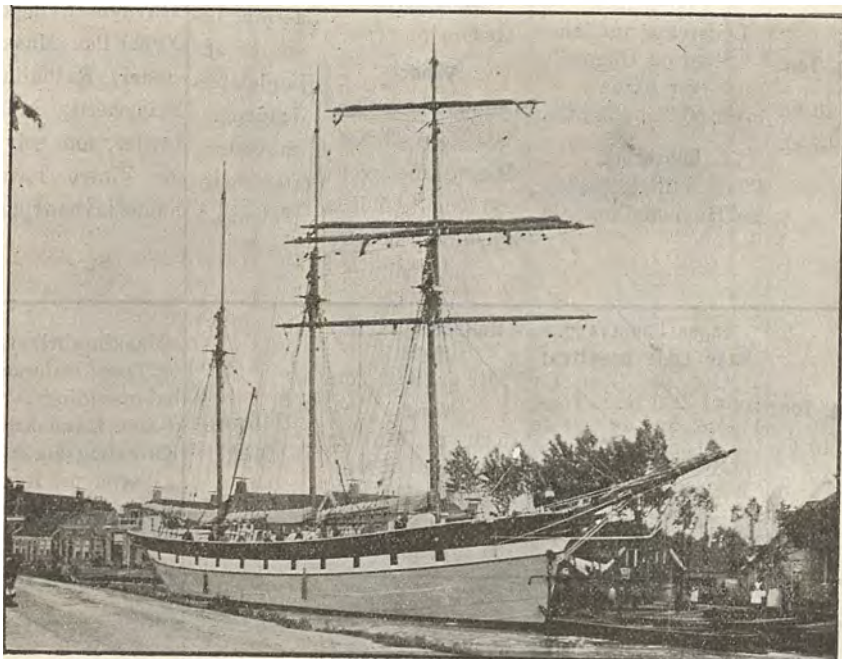
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uferønden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uferønden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser. Køhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-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.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Struer.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Læs. <b>Vand</b> haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalerbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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



„St. Clemens“, Br. 267 Tons, 450 Tons d. w.

## Nybygning af Staal-Sejlskibe og Staallægttere

ved Gebr. G. & H. BODEWES, Martenshock, 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.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**

Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
Blankensteiners Eftf.  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillor samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

## 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.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianderingsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel,  
Havnegade 37, Nakskov.

## 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.

En ældre Galease, c. 1000 Cnt. d. w., staaende paa Bedding ved Fjellebroen, er billig til Salg ved Skibsbygger Fr. J. Hoffmann, Ulbølle Mark pr. Vesterskjærninge.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Odense Mandagen den 20. Februar 1905 Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Form. i Industriforeningens Lokaler.

Dagsordenen vil blive tilsendt Kredsformændene, og bedes forhandlet paa Møder i Kredse inden Generalforsamlingen.

**Nicolaisen.**  
Sekretær.

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.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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.  
Forretningi Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers  
anbefales Foreningens Medlemmer.  
Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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

### DAMP SKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saavel 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.

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbennavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

## James Stenstrøm

Skibsmægler-  
og Befragtningsforretning

Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.  
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

## Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

## 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: H U S T E D.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## Emil Starck

Skibsmægler.

## Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

## 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. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

## 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 hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortødet  
til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 81622

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**J. P. LUND, AARHUS,**  
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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“.

**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.

**Jøns Nilsson's**

Skotøjsetablissement for haandsyet Fodtøj

**Lille Strandstræde 13**

Hj. af St. Strandstræde

anbefaler

**Søstøvler & Rubberboots**

til billigste Priser

NB. Forretningen er grundlagt 1880.



**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.)

**Aalborg mek. Værksted**

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Februar 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.

**KREFELDERS**  
**SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTÅL**  
FERD. & A. SCHMAHL · 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.

**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, Smødegods 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  
Støvleblok „**MONOPOL**“

4 Kr. pr. Par

**Paul Sørensen**

Skomagemester

Bredgade 77. Telefon 4819



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Ciseifert.

**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

**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 to any other port.

**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.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1724. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

Indsamlingen til

**Sømands-Højskolen**

bedes venligst erindret.

Hovedkasserer: Hr. Sparekassebestyrer P. J. Bach, Svendborg.

Ærb.

Komiteen.

**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.

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 Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**

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



„**KEW**“ CERTIFICAT.

110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 23. Februar 1905.

Hvis man med Hensyn til det internationale Samarbejde mellem Nord- og Østersøfartens Dampskibsrederier direkte tør slutte fra, hvad der er sket, og til det, som Fremtiden skal bringe, da nødes man vel ubetinget til at spaa hele denne Bevægelse et betydeligt Resultat. Thi sjælden har vel en Sag haft en saa livlig Udvikling og mødt en saa ubetinget Tilslutning som netop denne, der startedes for saa forholdsvis kort Tid siden ved den — vi kunde fristes til at sige „tilfældige“ Korrespondance om Fragtspørgsmaalet mellem Firmaerne Cairns, Noble & Co. i Newcastle og C K. Hansen i Kjøbenhavn.

Der er ingen Grund til at skjule, at de Resultater, som det nu afholdte internationale Møde af Dampskibsrederne har ført til, og hvorfra vi paa andet Sted i Bladet bringer et udførligt Referat, i hvert Fald har overtruffet en Del Rederes Forventninger — Skeptikere vilde vel endog paa Forhaand paastaa, at de Minimums-rater for Nord- og Østersøfarten, som Rederne kunde enes om, slet ikke eksisterede. Saa meget mere Grund er der da til at glæde sig over den imponerende Enighed, der karakteriserede hele Konferencen fra først til sidst, og over, at en virkelig Nødstilstand atter her har vist sig at være i Stand til at skabe en energisk Fællesoptræden af, om end ikke helt sammenfaldende, saa dog nær beslægtede Interesser.

En Ting er imidlertid at blive enige om noget, men en ganske anden Ting er det at bevare denne Enighed under de kommende Vanskeligheder, som man paa ingen Maade tør se bort fra. At det første er gaaet glattere, end man maaske strængt taget turde vente, giver desværre ingen Sikkerhed for, at det sidste ogsaa vil gaa, som det skal; thi selv om det for en rent teoretisk Betragtning maatte synes at være en let Sag for en overvældende Majoritet af Rederne i et bestemt afgrænset Marked at diktere og overholde saadanne Minimums-rater, som uden at kunne foranledige „outsiders“ til at kaste deres Tonnage ind paa Markedet dog kunde give en beskeden Fortjeneste, saa vilde der dog høre en høj Grad af Letsindighed til at tro, at en saadan Betragtning uden videre kunde holde Stik i Praxis, navnlig under de forhaandenværende Forhold, hvor enhver Skibsreder nødes til at holde skarpt Udkig efter selv den svageste Mulighed for en Smule Fortjeneste. Heller ikke maa man naturligvis lade sig forlede til at lægge mere ind i det ret svimlende Tal, der angiver den paa Konferencen repræsenterede Tonnage, end dette i Virkeligheden kan bære.

Men kan der end saaledes være Anledning til at advare mod en altfor vidtdreven Optimisme, saa er der heldigvis til Gengæld ogsaa Grund til at se med ikke ringe Fortrøstning paa Resultatet. Den rejste Bevægelse vil ikke undlade at sætte Spor om ikke af anden Aarsag saa alene af den, som forøvrigt allerede paa Mødet blev stærkt understreget fra flere Sider, at der er skabt et vist personligt Tillidsforhold mellem Rederne, hvor der maaske før raadede meget nær diametralt modsatte Følelser. Der er herigennem bragt Muligheder for et Samarbejde til Veje, som man, trods al mulig Skepsis, ikke kan overse.

Mandag d. 27. Februar fylder forhenværende Bestyrer af Kjøbenhavns Navigationsskole, Hr. Carl G. F. Schwartz, 80 Aar.

Hr. Schwartz, der har været Navigationslærer i over 59 Aar, underviser endnu den Dag i Dag i Navigation paa Skolens 2den Afdeling. Vi skal ikke her komme nærmere ind paa at skildre Hr. Schwartz' Fortjeneste af Navigationsvæsenet, men blot udtrykke Haabet om, at dette endnu en Stund maa komme til at nyde godt af den gamle Foregangsmands store Ævner og varme Interesse for sit Fag og de Vilkaar, hvorunder dette trives.

Emigrantkommissionærerne i New York har nu offentliggjort deres Opgivelser angaaende Antallet af Mellemdækspassagerer i 1904. Dette var 572,798 mod 642,957 i 1903 og 574,276 i 1902. Det er saaledes klart, at den Fragtkrig og Nedsættelse af Passagertaksten, der er foretaget, ikke har forøget Trafiken, hvilket man rimeligvis havde ventet.

Af Opgivelserne fra de forskellige Linjer fremgaar det, at Passagertrafiken for de to store tyske Linjer Hamburg-Amerikalinien og Nordtyske Lloyd er aftaget fra 84,295 i 1902 og 88,721 i 1903 til 82,364 i 1904.

Med det forenede Dampskibsselskabs Skibe i Kjøbenhavn er Trafiken øget fra 10,524 i 1902 og 14,642 i 1903 til 19,509 i 1904.

(„Norges Sjøfartst.“)

Umiddelbart efter Afslutningen af den internationale Reder-Konference inviterede den hollandske Skibsreder van Hengel samtlige Deltagere til en udsøgt Frokost paa Hotel Phoenix, og samme Dags Aften fandt den afsluttende Festmiddag, ved hvilken Dansk Dampskibsrederiforening fungerede som Vært, Sted paa det nævnte Hotel.

De fleste af Konferencens Medlemmer deltog i begge Festligheder.

Med næste Nummer af „Dansk Søfartstidende“ følger Indholdsfortegnelse og Register for Aargangen 1904.

## Nord- og Østersøfarten.

Den internationale Dampskibsrederkonference i Kjøbenhavn.

Torsdag d. 16. Februar Kl. 1 Emd. samledes efter Indbydelse af Dansk Dampskibsrederiforening Deltagerne i Konferencen paa Hotel Phoenix.

Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Direktør Ad. Carl, bød Velkommen og gjorde Rede for, hvad der havde givet Anledning til dette Møde:

De usle Tilstande, der hersker paa Fragtmarkedet hele Verden over, har Aar for Aar øvet et stedse stigende Tryk paa Skibsfarten, saa at det nu næppe er muligt selv for ganske ny og moderne Baade at faa Indtægten til at dække Udgiften — end sige da for ældre Dampere. I Erkendelse heraf har Mr. Cairns af Firmaet Cairns, Noble & Co. i Newcastle ved Samarbejde med Konsul Johan Hansen af Kjøbenhavn rejst Spørgsmaalet om Minimums Fragtrater fra Østersøen pr. f. o. w. Paa Forslag af Konsul Johan Hansen har Dansk Dampskibsrederiforening taget Sagen op og paa Grund af Sagens store Betydning bestemt sig til at indbyde de i Nord- og Østersøfarten interesserede Redere til at samles i Kjøbenhavn for at tage Stilling til Spørgsmaalet.

Den eneste virkelig effektive Regulator for Fragtmarkedet er naturligvis Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel af Tonnage, men naar Raterne er gaaet saa langt ned som nu, saa kan det blive nødvendigt, at Redere, der er interesserede i en bestemt Fart, slutter sig sammen paa et Grundlag af visse, bestemte Minimumsfragter. En saadan Sammenslutning er ganske vist forbunden med ikke faa Vanskeligheder, dels paa Grund af Rutebaadene, og dels fordi mange Redere allerede har sluttet for Foraars- og Sommerafskibninger, rent bortset fra at Redere i Virkeligheden paa mange Maader kan undgaa at holde Løfter om at hævde bestemte Rater, men disse Vanskeligheder maa man søge at overvinde. Den knapt tilmaalte Tid tillader ikke at søge noget rent juridisk Baand knyttet mellem Rederne, men dette er maaske heller slet ikke nødvendigt for at faa en Forbedring af Raterne — en gensidig, moralsk Forpligtelse mellem Rederne indbyrdes vil allerede betyde meget. Hvis Minimumsraterne sættes for højt, vil vi imidlertid blot opnaa at „outsiders“ kaster deres Tonnage ind paa Østersømarkedet, og der maa derfor udvises en vis Forsigtighed.

Det er dog kun Meningen, at en saadan Overenskomst kun skal gælde for en kortere Periode, men netop af denne Grund vilde det være af stor Betydning med Hensyn til Fremtiden, om der samtidig kunde dannes en international Forening af Dampskibsredere, der var interesserede i den nævnte Fart.

De Spørgsmaal, som Diskussionen maa komme til at omfatte, maa derfor blive:

- I. Minimumsfragter fra Østersøen pr. f. o. w.
- II. En international Forening af Dampskibsredere i Nord- og Østersøfarten til Fastsættelse af ensartede Former for Certepartier og Minimumsrater.

Paa Forslag af Taleren valgtes Direktør Kronmann, D. F. D. S., til Mødets Præsident og Mr. Cairns, Newcastle, til Vicepræsident.

Som Mødets Sekretær fungerede Redaktør L. Drechsel.

Direktør Kronmann takkede for Valget og pointerede, at det var nødvendigt at holde de to Forslag skarpt adskilt fra hinanden, hvorefter Konsul Joh. Hansen gav en Oversigt over det første Spørgsmaal:

Man kan ikke være blind for, at det Spørgsmaal, der her skal behandles, er noget ganske nyt, og vi har da ogsaa tydeligt kunnet forestille os alle de Vanskeligheder, der muligvis kan opstaa og hindre os i at naa et Resultat, som vi alle kan slutte os til. Paa den anden Side kan man dog vist med Sikkerhed gaa ud fra, at det rette Tidspunkt for hele denne Bevægelse nu maa være kommet; allersnarest burde maaske dette Møde have været afholdt en Maaned eller to før. Udsigterne for det kommende Aar er desværre lige saa mørke, som de har været for de sidste Aar; der er ingen Mulighed for at øjne det Vendepunkt, som vi har haabet paa gennem saa lang Tid, og Rederne maa derfor sikkert foretrække at gøre en Kraftanstrengelse for at hidføre en Forandring fremfor at lade Forholdene udvikle sig videre i det gamle Spor. Det vil være en Støtte for denne Bevægelse, at der hidtil kun er sluttet forholdsvis lidt pr. f. o. w. fra Østersøen, fordi Rederne ikke har været ivrige efter at slutte til saa usle Rater som dem, der bydes, og desuden vil det spille en Rolle, at Oplagene af Træ i Frankrig og navnlig i England er mindre, end de plejer at være, saa at der sandsynligvis vil blive en ret betydelig Import.

Der har hersket en skarp Konkurrence mellem Rederne i Nord- og Østersøfarten, og det har ogsaa forøget Vanskelighederne for at opnaa et Samarbejde, at Englænderne stedse har indtaget en Særstilling, fordi de til en vis Grad har haft en Følelse af ikke at være lige-

stillet med de udenlandske Redere i Konkurrencen. Engelske Søfartsblade har, vistnok for en stor Del med Urette, ofte hævdet dette Synspunkt, men det faar blot herved saa meget større Betydning, at Englændere har kunnet samles her med Repræsentanter for andre Nationer for at overveje disse Spørgsmaal.

Der er udtrykkelig blevet talt om Minimums Fragter, for at der ikke skal opstaa nogen Misforstaaelse. Thi at fastsætte Fragterne saa højt, som de i Virkeligheden burde være, kunde der ikke være nogen Tale om; selv om man her kunde blive enige om saadanne, vilde Konkurrence udefra nemlig hurtigt ødelægge det hele. Det, der skal bære hele Bevægelsen, skal først og fremmest være det, at man bliver enig om ikke at gaa under et vist Minimum, og at denne Forpligtelse saa overholdes alene ved det rent moralske Baand mellem Rederne indbyrdes. Det kan dog ikke nytte at gøre sig større Forhaabninger, end man kan vente at faa opfyldt, og derfor bør Bevægelsen paa Forhaand begrænses til at omfatte tre eller fire Maaneder.

Der vil naturligvis altid være nogle Redere, der staar udenfor Sagen, men det er næppe sandsynligt, at deres Antal er ret stort. Her i Danmark er saaledes alle Redere Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening og noget lignende, om end ikke ganske det samme, gælder for Norges, Sverrigs og Tysklands Vedkommende, men desuden maa jo ogsaa Basis for Fragterne sættes saa lavt, at den Reder, der ikke slutter dertil i Virkeligheden kun lider et meget ringe Tab, medens den Reder, der slutter til lavere Fragt, til Gengæld kun kan tjene meget lidt derved. For Englands Vedkommende eksisterer der ganske vist ikke nogen Forening af Nord- og Østersø Redere, men paa den anden Side har Planen mødt saa stor Deltagelse fra engelske Rederes Side, at der vist ikke er Grund til at frygte Mangel paa Tilslutning fra England.

Det maa indrømmes, at de spekulerende Mæglere og Redere bærer en stor Del af Skylden for, at Markedet staar saa lavt, og at saadanne Forretningsmænd danner en væsentlig Hindring for en Forbedring af Raterne, men hvorfor skulde ikke Rederne kunne forpligte sig til at undgaa den Slags Firmaer, af hvilke de fleste forøvrigt var de til Stede værende bekendt. Løsningen af dette Spørgsmaal hører imidlertid nærmest ind under det andet Forslag, der vil komme under Diskussion.

Hvis der fastsættes Minimums Rater for hele Østersø-sæsonen, vil Opgaven vistnok dermed være gjort saa stor, at dens Løsning bliver for vanskelig, idet en Del Redere hen paa Sommeren let kan faa saadanne Vanskeligheder, at Fristelsen bliver for stor, saa at de maaske en efter en falder fra. Hvis det næste Punkt paa Programmet bliver vedtaget, kan vi maaske snarere ansætte et nyt Møde først i Juni og paa dette diskutere Virkningen af de Forholdsregler, der nu tages, og derefter træffe Aftale om, hvad der kan foretages med Hensyn til Resten af Sæsonen.

Mit Forslag kommer derfor til at lyde paa, at vi forpligter os til at overholde Minimums Fragter indtil næste Møde i Juni, og at vi til den Tid atter tager Sagen op.

Den vigtigste og den vanskeligste Del af vort Program er dog Fastsættelsen af Minimums Fragterne, og selv om Nord- og Østersøen kun udgør et lille Marked, saa er det alligevel øjensynligt, at det kun kan behandles i store Træk, og at vi derfor maa begrænse os til Fragterne for de vigtigere Havnes Vedkommende. Ikke heller kan vi beskæftige os med Betingelserne for Befragtning, det maa overlades til hver Reder for sig.

Lastekomkostninger og mange andre Ting maa naturligvis tages i Betragtning, forinden man slutter en Fragt, men det vil føre os for vidt at gaa nærmere ind herpaa; vi maa holde os til Oversigten over Æmnet alene. Det, der først og fremmest skal til Behandling, er Trælastfarten fra Sverrig og Finland, og hertil kommer saa Sleeper- og Timberfarten og Farten paa det hvide Hav,

Kronstadt og de russiske Østersøhavne. Ertsfarten fra Luleå og Oxelønsund er bleven nævnt fra flere Sider, men efter nærmere Overvejelse er vi blevet enige om ikke at medtage den, dels fordi den for en stor Del er i Hænderne paa nogle faa Firmaer, der arbejder med deres egne Dampere, men navnlig fordi den maaske er den eneste Fart paa Østersøen, i hvilken Redere, som ellers ikke er interesserede i Nord- og Østersøfart, sender deres Baade. Det vil af disse og andre Grunde være ret haabløst at søge at regulere disse Fragter.

Det er blevet fremhævet, at Købmændene, naar de ikke længer kan faa de Rater, som de ønsker, vil tage Tilflugt til time charter i stor Udstrækning, og paa denne indirekte Maade faa Rederne til at gaa ind paa lavere Fragter end de, der her vedtages. Utvivlsomt er dette til en vis Grad rigtigt, men for det første er det ikke sandsynligt, at Købmænd i Almindelighed er saa fortrolige med time chartering, at det Antal Dampere, der bliver optaget, kan gøre nogen videre Skade, og for det andet vil en Reder jo altid kunne afgøre, hvorvidt et time charter har samme Værdi for ham som de foreslaaede Minimumsrater. Spørgsmaalet om time charter kan derfor godt overlades til den enkelte Reder.

Med Hensyn til Fragterne er forskellige Veje blevet foreslaaet. En af dem gaar ud paa, at den enkelte Reder skulde undslaa sig for at slutte til mindre end en vis Procentdel ud over det, som han sluttede til pr. f. o. w. i Fjor. Dette vilde ganske vist simplificere Sagen meget, men da det paa samme Tid kunde føre til Misforstaaelser, har vi i Stedet valgt at søge opnaaet en virkelig Basis at udgaa fra.

Efter at have gennemgaaet det paa Forhaand udarbejdede, specificerede Forslag til Minimumsrater og betonet, at de Resultater, man kom til, burde offentliggøres i de videst mulige Kredse, foreslog Taleren, at den nærmere Drøftelse af Fragtforslaget skulde foregaa i Udvalg, hvori de forskellige Lande var repræsenterede. Udvalgene vilde den følgende Dag kunne forelægge det bearbejdede Forslag og hermed spare Mødet for et betydeligt Tab af Tid og Arbejde.

Direktør Kronmann vilde ligeledes anbefale, at Mødets Behandling af Forslaget udsattes, til et Udvalg havde gjort Forarbejdet, og samtidig opfordre Medlemmerne til at fremkomme med Spørgsmaal, for saa vidt der skulde herske nogen Uklarhed med Hensyn til Forstaaelsen af det foreliggende Forslag.

Kommerceraad Krogius, Helsingfors, anbefalede at fordele Arbejdet paa to Udvalg og mente, at næste Møde burde finde Sted allerede i Maj Maaned. I hvert Fald burde den næste Maaned være medindbefattet under de foreslaaede Minimumsfragter, fordi Tidspunktet for Sæsonens Begyndelse var meget usikkert.

Konsul Joh. Hansen stillede derefter Forslag om at nedsætte to Udvalg, et større til Behandling af Forslagets almindelige Indhold samt Trælastfarten fra Sverrig, Finland og det hvide Hav og et mindre til at drøfte Sleeper og Timberfragterne fra Østersøen, særlig fra Riga.

Mr. Cairns, Newcastle, fandt, at Spørgsmaalet om, hvorlænge Minimumsraterne burde gælde, ikke endnu var helt klaret; først paa et Møde i Juni vilde man være i Stand til at overse Situationen. Der var ikke nogen Grund til allerede den Dag at gaa i Detaljer med Hensyn til Forslaget, som i sine Hovedtræk var lagt ganske udmærket til Rette af Konsul Johan Hansen. Efter at Taleren havde faaet Fuldmagt til at repræsentere de spanske Redere, var nu alle de væsentligere af de Lande, der var interesserede i Nord- og Østersøfarten, repræsenteret paa Mødet, hvad der vilde give dettes Beslutninger en betydelig Vægt. Man maatte nu blot haabe, at det maatte lykkes at skaffe Forstaaelse til Veje og at skabe

Tillid mellem Rederne indbyrdes, men det bedste Middel til at opnaa dette var netop den personlige Forhandling mellem de interesserede Parter, som denne Konference havde muliggjort.

Til Medlemmer af Udvalgene valgtes derpaa Repræsentanter for hvert enkelt Land, hvorefter Mødet havedes.

Fredag d. 17. Februar Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fmd. fortsattes Mødet.

Direktør Kronman oplæste indløbne Meddelelser fra Hamburg og Marseille om Tilslutning til Konferencens Arbejde og opfordrede Medlemmerne til at opgive til Mødets Sekretær, hvor megen Brutto Tonnage hver især repræsenterede.

Konsul Joh. Hansen aflagde Beretning om Udvalgenes Arbejde den foregaaende Aften og meddelte hvilke Forandringer, der herved var blevet gjort i det oprindelige Forslag angaaende Minimumsraterne. Det saaledes ændrede Forslag kunde nu gøres til Genstand for Diskussion og derigennem muligvis endnu undergaa en Del Forandringer. Hovedvægten laa paa, at man sluttelig fandt en Ordning, som alle de til Stede værende kunde slutte sig til.

Naar der først paa dette Punkt var opnaaet Enighed, kunde der være Tale om at tage Kulfragterne op til Behandling.

Skibsreder Wingårdh, Helsingborg, indledede Diskussionen med en Kritik af Fragterne fra Archangel til Englands Øst- og Vestkyst — et Spørgsmaal, der gav Anledning til Fremsættelsen af stærkt delte Meninger fra Skibsrederne Cairns, Newcastle, William Hansen, Bergen og Jacobsen, Christiania. Da det ikke lod sig gøre at danne noget Kompromis, blev Spørgsmaalet paa Konsul Joh. Hansens Forslag sat under Afstemning, ved hvilken Udvalgets Forslag vedtoges med meget overvældende Majoritet. Ogsaa Forholdet mellem de hollandske Havne gav Anledning til en Del Debat og ligeledes Raten til Bristol sammenlignet med Dublin og Sharpness; de afvigende Synspunkter blev dog uden større Vanskelighed bragt i Samklang med hinanden. Paa Forslag af Hr. Corfitzon, Helsingborg, der navnlig støttedes af Kapt. Wallenberg, Stockholm, optoges efter nogen Modstand Lübeck blandt de Havne, som Forslaget direkte omfattede.

Efter at der til Slut var bragt fuldstændig Enighed til Veje angaaende alle Detailspørgsmaalene, understregede Konsul Joh. Hansen stærkt, at der ikke vilde blive Tale om at søge at binde Rederne ved Hjælp af Mulκτη, men at der vilde blive udsendt Cirkulærer til et eller to Firmaer i hver Havn med Oplysning om de Minimumsfragter, man var bleven enige om, og at man derefter vilde anse Rederne som moralsk forpligtede til at overholde Raterne. Taleren stillede derefter Forslag til en Resolution.

Under Diskussionen herom rejste Skibsreder William Hansen, Bergen, Spørgsmaalet om, hvorledes man skulde stille sig, hvis det nu ikke var muligt, at faa de Fragter, som her blev vedtaget — et Spørgsmaal som Forsamlingen øjeblikkelig besvarede ved livligere Tilraab om Oplægning.

Ved den derpaa følgende Afstemning vedtoges nedenstaaende (paa engelsk og dansk gengivne) Resolution enstemmigt:

„Steamshipowners, representing leading associations and numerous private firms in England, France, Germany, Holland, Belgium, Spain, Norway, Sweden, Finland, Russia and Denmark, gathered at Copenhagen for the purpose of trying to arrange Minimum freights for the wood trade from Swedish, Finnish, Russian



and German ports, unanimously agree to, that the freight schedules, arranged by representations elected by the meeting, is until next meeting in June to be considered the lowest freight Basis, to which owners should agree, and also bind themselves on their return to place said schedule before their associations and local owners, impressing upon them the necessity that all owners engaged in the Baltic & White Sea trades must feel themselves morally bound not to accept any lower freights."

"Dampskibsredere, der repræsenterer ledende Foreninger og talrige private Firmaer i England, Frankrig, Tyskland, Holland, Belgien, Spanien, Norge, Sverrig, Finland, Rusland og Danmark, samlede i København for at søge at tilvejebringe Minimumsfragter for Trælastfarten fra svenske, finske, russiske og tyske Havne, vedtager enstemmigt, at de Fragttarifer, som er fastsat af Udvalg, der er nedsat af Mødet, skal anses som den laveste Fragt-Basis, som Rederne skal slutte til, idet disse samtidig forpligter sig til ved deres Hjemkomst at forelægge den nævnte Fragtplan for deres Organisationer og lokale Redere og gøre disse indtrængende Forestillinger med Hensyn til Nødvendigheden af, at alle Redere, der er interesserede i Farten paa Østersøen og det Hvide Hav, skal føle sig moralsk forpligtede til ikke at modtage nogen lavere Fragt."

De vedtagne Minimumsfragter er følgende :

**Basis I.** Gulf of Bothnia and Finland divided into 3 zones.

1. Lower zone, Gulf of Finland and below a line between Ørnskjoldsvik and Rafsö districts both included.
2. Middle zone: up to Skellefteå and Gamla Karleby districts included.
3. Upper zone; north of Skellefteå and Gamla Karleby districts included.

The lower zone is to form the Basis for all the following increases and reductions, as well as those named on the separate schedules.

Steamers loading in middle zone to have an increase of 9 d. pr. Standard or 1 Franc, if loading in Upper zone the increase to be 1/6 or 2 Francs respectively.

**Basis II.** A steamer loading 700/850 Standards is to form the basis for all calculations, if 550/690 Standards the increase to be 9 d. or 1 franc, if loading 400/550 Standards the increase to be 1/6 or 2 francs, all above 850 Standards the reduction to be 6 pence or 75 centimes.

**Basis III.** One loading place to form the basis, with 9 d. or 1 franc extra pr. Standard for each additional district. If loading in different zones the basis rate to be that for the higher zone. An additional loading place in the same district may be given free.

**Basis IV.** The basis for composition of cargo to be Deals and/or Battens with  $\frac{1}{3}$  boards. If loading larger proportion of boards, timber, caseboards, laths etc. owners to demand increased freight according to composition.

For cargoes of pulpwood, long or shortprops to owners to adjust rates in proportion to advances on rates for deals/battens.

Riga (deals/battens) 9 pence or 1 franc pr. Standard below basis freight from Lower zone.

Cronstadt. 1/ — or  $1\frac{1}{4}$  franc pr. Standard below basis freight.

Archangel to be increased by 12/ — pr. Standard to East coast of England or Continent,

and 11/ — to West coast of U. K. 850 Standards and upwards 1/ — reduction.

Pitprops (from Sweden and Finland) to be reduced 1/ — pr. Gothenburg Standard below basis freight, if pr. fathom freight to be increased by 20 pCt.

As freights are only made out for the leading ports, it is left to owners to ask for proportional rates for others ports. Should Baltic employment be offered in the form of time charter owners must see, that the rate corresponds to the profit calculated on voyages performed with freights according to schedules agreed upon.

Ore freights from Luleå and Oxelösund as well as grain freights from Russian ports to be left out for the present.

This arrangement to hold good until next meeting in June.

**Scale of freights for 700/850 standards from Lower Zone. One loading place only. Deals Battens  $\frac{1}{3}$  rds. Boards.**

West Hartlepool 22/6, Tyne 22/6, Firth of Forth 21/, East Coast Scotland 23/, Hull 23/, London 23/6, Southampton 25/6, Cardiff 25/6, Barry 25/6, Newport 25/6, Sharpness 26/, Barrow 29/, Liverpool 29/, Manchester 29/, Bristol 28/, Dublin 28/, Weser ports 26/, Rotterdam 21/, Amsterdam 22/, Zaandam 22/, Dordt 22/, Terneuzen 31 francs, Antwerp 31 do., Ghent 32 do., Ostende 32 do., Dunkirk 30 do., Calais 30 $\frac{1}{2}$  do., Boulogne 30 $\frac{1}{2}$  do., Dieppe 32 do., Lübeck 20/6, Honfleur 33 francs, Havre 33 do., Rouen 35 do., Rochefort 40 do., La Rochelle 40 do., St. Nazaire 40 do., Nantes 41 do., Bordeaux 46 do. ( $\frac{2}{3}$  rds. Deck), Bilbao 40 do., Santander 40 do., Lisbon 42 do., Malaga 60 ( $\frac{2}{3}$  rds. Deck), Carthage 60 do. do., Barcelona 62 do. do., Marseilles 58 do. do., Alexandria 65 do.

**Rates for Sleepers from Riga.**

Basis size 1900/ Loads and upwards.

Basis rate for square and half square, 1/ — extra for half round.

Forth ports 7/, Sunderland 7/4 $\frac{1}{2}$ , West Hartlepool 7/1 $\frac{1}{2}$ , Grimsby 7/3, London 7/6, Southampton 8/, Cardiff 8/6, Newport 8/6, Ardrossan 8/6, Troon 8/6, Liverpool 9/, Manchester 9/, Garston 10/, Dublin 9/, Dundalk 10/, Bremen 7/6, Brake 7/6, Geestemünde 7/6, Dordrecht 7/ ( $\frac{1}{6}$  ekstra for Espen\*), Delfzyl 7/3, Rotterdam 7/, Amsterdam 7/, Zaandam 7/, Stettin 43 pf. per normal sleeper, Harburg 55 do. do., Flensburg 50 do. do., Terneuzen 7/6 ( $\frac{1}{6}$  ekstra for Espen\*), Ghent & Ostende 8/3 do. do.

Pitprops from Riga, Windau, Pernau or Narva lumpsum basis only on steamers proved dealcapacity.

**Variations for sizes of steamers.**

Basis size 1900 and upwards.

sizes 1000/1890 loads 3 d. ekstra.

**Variations for other loading ports.**

Rates from Windau same as Riga.

" " Memel 3 d. less than Riga.

" " Danzig same as Riga.

\*) Number of pieces to be tallied over the rail.

Timber. square timber: 6 d. pr. load more than sleepers.  
 Kapbalks 20/22 ft. average length for steamers 650 tults and upwards 14 Guilders.  
 400/650 tults  $\frac{1}{2}$  guilder increase, under 400 tults 1 guilder ekstra.  
 Narva  $\frac{1}{2}$  guilder increase from f. o. w. to end August 1 guilder ekstra later shipment, new style.  
 1 guilder ekstra Terneuzen or Ghent.  
 3 " " if loaded at Sackenhausen or similar places.  
 Rates from other Baltic ports to be in proportion.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Kulfragterne vilde Skibsreder Jacobsen, Christiania, foreslaa, at Sagens Afgørelse blev udsat til næste Møde, fordi Kul-farten nu en Gang er mere vanskelig end Trælastfarten.

Konsul Joh. Hansen støttede dette Forslag. Ved et Møde i Newcastle, hvor der toges Bestemmelse om at sende Delegerede til Kjøbenhavn, fandt Spørgsmaalet heller ingen Afgørelse, og dette var vistnok det sikreste foreløbig. Rent privat kunde man imidlertid anbefale at holde sig til en Basis af  $\frac{4}{3}$  fra Tynen til Kronstadt eller Svinemünde, og  $\frac{4}{3}$  Stockholm.

Efter at det fra anden Side var gjort gældende, at Spørgsmaalet yderligere vanskeliggjordes ved, at der allerede var sluttet for store Kvantiteter af Kul, blev man enige om at udsætte Sagen til næste Møde.

Man var hermed færdig med det første Punkt paa Konferencens Program og gik derefter over til at diskutere Spørgsmaalet om en international Forening.

Direktør A. d. Carl, Kjøbenhavn, indledede:

Det er med stor Tilfredshed, at vi har fulgt Diskussionen om Minimumsfragterne, thi den giver Løfte om et godt Samarbejde i Fremtiden for de gensidige Interesser. Vi har nu forpligtet os til at overholde disse Rater, men dette er efter min Mening ikke nok til at sikre et virkeligt og varigt Resultat, for hvis et saadant overhovedet kan naas, saa kan det kun ske i Forbindelse med bestemte, ensartede Befragtningsbetingelser. Der er ingen Grund til at gentage alle de Vanskeligheder, der skal overvindes, men jeg nødes dog til atter at henlede Deres Opmærksomhed paa de nugældende Certepartier, der selv indenfor samme Fart varierer overordentlig meget og indeholder de mærkeligste Betingelser, der saa at sige altid fører til Tab for Rederne.

Det er allerede i mange Henseender lykkedes for The Documentary Committee i London at indføre ensartede Certepartier i England, og hvorfor skulde vi ikke kunne gøre det samme for Nord- og Østersøfartens Vedkommende.

Hvorvidt en saadan Sammenslutning som den, jeg foreslaar, er gennemførlig eller ikke, afhænger alene af den Sympati, Tanken møder, og den Tonnage, der vil være med. Vi ønsker alle at opnaa de højest mulige Fragter paa de bedste Vilkaar, men det sikreste Grundlag i denne Henseende er det, at vi slutter os sammen.

Jeg vil derfor henstille til Dem at diskutere og eventuelt fatte Beslutning om at danne en international Forening af Dampskibsredere, beskæftigede i Nord- og Østersøfarten, med det Formaal at hidføre ensartede Befragtningsvilkaar. Hvis dette vedtoges, vil jeg foreslaa at vælge en eller to Redere fra hvert Land til i Fællesskab at udføre Forarbejderne til at føre Beslutningen ud i Livet.

Forslaget mødtes med Velvilje fra alle Sider; medens der med Hensyn til den Maade, paa hvilken det bedst lod sig virkeliggøre, var noget delte Meninger.

Konsul Joh. Hansen vilde hellere søge at interessere de for Tiden eksisterende Rederorganisationer i

Sagen, end at danne Sammenslutningen mellem de enkelte Redere, medens Skibsreder Torm mente, at den letteste Vej for Rederne til at opnaa de med Sammenslutningen forbundne Fordele var at træde ind i The Documentary Committee.

Kapt. Wallenberg, Stockholm, hævdede, at de nu eksisterende Organisationer ikke uden videre var i Stand til at gaa ind i en saadan Sammenslutning, og at det derfor var at foretrække, at de enkelte Redere dannede Foreningen.

Direktør Krønmann støttede det sidste Forslag, idet han gjorde gældende, at Foreningen derved vilde blive sat i Stand til at tage Opgaver op, som man ellers maatte lade ligge.

Resten af Forhandlingerne udsattes til den følgende Dag.

Lørdag den 18de Februar Kl. 11 Fmd. genoptoges Mødet.

Skibsreder Wingårdh, Helsingborg indledede:

Den Tanke at danne en Sammenslutning af Dampskibsredere i Nord- og Østersøfarten er sikkert ikke kommet en eneste Dag for tidligt til Verden. Hovedvanskeligheden ligger blot i at finde en Form for Sammenslutning, der kan tilfredsstille de enkelte Grupper af Redere. Foruden de professionelle Redere, der holder sig til denne Virksomhed alene, eksisterer der nemlig Købmænd, der samtidig er Redere, Mæglere, der ogsaa er interesserede i Rederiforretninger og endelig Fragt-Spekulanter, som tager Dampere paa timecharter. Blandt disse bør de professionelle Redere i Kraft af deres store Antal absolut være de ledende.

Den successive Nedgang i Fragtraterne skyldes væsentligst den altfor skarpe Konkurrence mellem Rederne, for megen ny Tonnage, det altfor store Antal af Mæglere og Befragtnings Agenter, men fremfor alt Fragtspekulanterne, hvilke sidste desværre ikke nær bliver den Behandling til Del, som de fortjener.

Ved slaaende Eksempler paaviste Taleren, hvorledes Fragtspekulanternes Virksomhed direkte havde medført en stadig Nedgang i Fragterne.

Desuden tvinger Konkurrencen ofte Skibsmæglerne til paa mange Maader at arbejde for Købmændenes Interesser og ikke Redernes. Fragtspekulation kan dog nu om Stunder hverken undgaas eller forhindres, men det vilde utvivlsomt, set fra et Rederstandpunkt, gøre Situationen mere klar, Udsigterne lysere og Fragtmarkedet mere støt, om navnlig Mæglere, der sætter Pris paa at opretholde deres gode Ry blandt Rederne, vilde afholde sig fra „spec“ Forretninger, som i deres Hænder sandsynligvis enten vil føre til en Nedgang i de gængse Fragtrater til Skade for Rederne eller til mislykket Spekulation for Spekulanten i det Tilfælde, da Markedet stiger, inden den fornødne Tonnage er sikret. Naturligvis er Tilbud og Efterspørgsel altid Hovedregulatoren, men naar det nu imidlertid har vist sig, at et forholdsvis lille Antal smarte Befragtningsagenter fra første Færd har været i Stand til at sænke Fragtniveauet saa dybt, som Tilfældet er, mon det da ikke skulde være muligt for et stort Flertal af samarbejdende, professionelle Redere med Held at forsvare deres mest dybtgående Interesser.

Efter at Direktør Carl yderligere havde fremhævet det ønskelige i, at der valgtes Repræsentanter for hvert Land til at forberede Dannelsen af Foreningen og betonet, at det i Øjeblikket vilde være ugørligt at fastsætte Grænserne for Foreningens Virksomhed, blev følgende (paa engelsk og dansk gengivne) Resolution forelagt Forsamlingen:

„Steamshipowners, representing leading associations and numerous private firms in Great Britain, Germany, France, Spain, Holland, Belgium, Schweden, Norway, Russia, Finland and Denmark, gathered at Copenhagen unanimously agree to the necessity of the formation of an international association for owners interested in the Baltic, North Sea and White Sea trades, and request the Danish Steamshipowners association to take the necessary steps in order to prepare the way for the final formation of the association at a meeting proposed to take place in June.“

„Dampskibsredere, der repræsenterer ledende Foreninger og talrige Firmaer i Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Spanien, Holland, Belgien, Sverrig, Norge, Rusland, Finland og Danmark, samlede i Kjøbenhavn er med alle Stemmer enige om Nødvendigheden af, at der dannes en international Forening af Redere, der er interesserede i Farten paa Østersøen, Nordsøen og det Hvide Hav, og opfordrer Dansk Dampskibsrederiforening til at foretage de nødvendige Skridt til at forberede den endelige Dannelse af Foreningen ved et Møde, der foreslaas afholdt i Juni Maaned.“

Det bestemtes derefter paa Forslag af Konsul Joh. Hansen, at der som en rent midlertidig Foranstaltning skulde vælges Repræsentanter for hvert Land, med hvilke Dansk Dampskibsrederiforening kunde korrespondere om Sagen, hvorpaa Resolutionen enstemmigt vedtoges, og de paagældende Repræsentanter udsendes.

Direktør Kronmann oplyste, at den Brutto Tonnage, som Mødet repræsenterede, efter en foreløbig og endnu ufuldstændig Optælling, beløb sig til 4,127,382 Tons.

Taleren vilde sluttelig bringe Deltagerne sin Tak for det vellykkede Møde, idet han for sin Del ansaa de vundne Resultater for at være af stor Værdi. Der var her gjort det første og vanskeligste Skridt henimod en Sammenslutning af en meget betydelig Rækkevidde.

Efterat Forsamlingen havde bragt Mødets Præsident og de øvrige, der havde baaret det store Arbejde sin Tak, sluttedes den første internationale Dampskibsreder Konference i Kjøbenhavn.

## „Ved Skibets Side“.

Vi har modtaget følgende:

„Aalborg Oljemølle“ har i disse Dage udsendt til et stort Antal Købmænd et Aftryk af Højesteretsdom af 2. Februar 1905 i Sagen mellem Oljemøllen og Skipper Stoffer af Hamburg, „forudsættende“ — som det tilføjes paa Aftrykkene — „at ovenstaaende Højesteretsdom kan have Interesse for Dem“.

Bestrides kan det ikke, at Dommen har nogen Interesse; men det er næppe ubetimeligt at fastslaa, at Interessen ikke er synderlig stor, idet Højesteret, tro imod sine mangeaarige Traditioner, ikke har givet nogen udtømmende Definition af den i Søløvens § 136 indeholdte Regel om Levering „ved Skibets Side“.

Man kan beklage, at Højesteretsdommene altid er saa ganske overordentligt forbeholdne i deres Udtryksmaade, og at de aldrig udtaler sig videre end det foreliggende bestemte Tilfældes Afgørelse nødvendigvis ud-

kræver, og denne Beklagelse gør sig ikke mindst gældende, naar Talen er om et Omraade som Skibets Udlosning, hvor det ene Tilfælde er saa ligt det andet, at en forkert Anvendelse af den en Gang definerede Lovregel ikke let vilde være tænkelig, og hvor man derfor nok kunde have ventet en lidt mere almindeligt oplysende Dom.

Men, naar man saa derefter spørger, hvad Højesteretsdommen da har sagt, bliver det maaske rigtigst at begynde med at fremhæve, hvad Højesteret ikke har sagt.

Det skal da straks slaas fast, at det er meget misvisende, naar det i Avisreferater og paa anden Maade er bleven sagt, at Underrettens (o: Sørrettens) Dom blev stadfæstet ved Højesteret. Sørrettens Konklusion (o: den endelige Opgørelse af, hvad Oljemøllen og Stoffer skyldte hinanden i Penge) blev nemlig — bortset fra Procesomkostningerne — stadfæstet af Højesteret, men Sørrettens Præmisses (o: Begrundelsen) blev saa langt fra tiltraadt af Højesteret, at Højesteret skrev sine ganske ny og selvstændige Præmisses, og deri ligger nødvendigvis, at Højesteret ikke vilde tiltræde Sørrettens Præmisses. Hvad sagde da Sørrettens Præmisses?

De sagde, at Levering „ved Skibets Side“ var det samme som Levering „paa Kajen“.

Denne Udtalelse manglede ikke Tydelighed, men dermed er ogsaa det gode sagt, der kunde siges om Aalborg-Dommen; thi iøvrigt vilde dens Gennemførelse i Praksis blive omtrent lige uheldig for Skipper og Købmand og betyde, at Danmark vilde komme til at indtage en fuldstændig isoleret Stilling blandt hele Verdens Skibsfart.

Højesteret har nu for det første ikke udtalt Tilslutning til Kaj-Teorien og for det andet taget Afstand ved at anvende et ganske andet, langt mindre vidtgaaende Ræsonnement.

Højesteret har dernæst i ingen Henseende givet det jævnlige opdukkende Købmandskrav om Levering paa Vogn, Lossebuk eller Vægt nogensomhelst Tilslutning.

Højesteret har fremdeles heller ikke sagt, at Skipperen skal hæve Godset saa højt, som Skibets Grejer gør det muligt.

Hvis Skibet f. Eks. beordres til at losse klos op ad et Pakhus, mangler der i Højesteretsdommen al Støtte for en Købmands Krav om at faa f. Eks. Sækkegods ophejset til 2det Pakhuslofts Højde.

Højesteret har endelig slet ikke udtalt sig om det Tilfælde, hvor der ikke losses ved Land.

Højesteret har kun udtalt sig om det Tilfælde, hvor det lossende Skib ligger ved Kaj.

Men, naar vi saa endelig kommer til det, som Højesteret har sagt, viser det sig, at Retten kun har fastslaaet det rent negative: Et Skib, der ligger ved Kaj og under Kajens Højde har ikke opfyldt sin Forpligtelse ved at hæve Godset til Rælingens Overkant; Skibet skal hæve det op til Højde med Kajen.

Mere ligger der ikke med logisk Nødvendighed i Højesteretsdommen.

Det er navnlig ikke udtrykkeligt sagt, at Skipperen er færdig med sine Pligter, naar Godset er hævet til Kajhøjde, men dog er den Anskuelse fuldt forsvarlig, at Højesteret gaar ud fra, at Skipperen har gjort sin Pligt, naar han har hævet Godset til Kajhøjde, idet et Forbehold i Højesteretsdommen ellers vilde have været paa sin Plads.

Hvis denne Anskuelse er rigtig — jeg indrømmer, at den er omtvistelig, — har Købmanden faaet Nej til sit hyppigt fremsatte Krav om Godsets Udsvingning saa langt, Bommen kan naa.

Han har dernæst faaet Nej til sit gamle Krav om Godsets Hævning til Vognhøjde, Lossebuk eller Vægt (i al Fald hvis Lossebukken eller Vægtens Overkant er

højere end Kajens Overkant), og er kun avanceret, for saa vidt som han nu uomtvisteligt kan gøre Krav paa at faa Godset hævet til Kajens Overkant — et Avancement, som han ikke har megen Glæde af, eftersom Godset dog almindeligvis skal paa Vogn eller paa en Vægt med tilhørende Lossebuk.

Altsaa er nu Situationen den:

Købmanden er sikkert og uomtvisteligt avanceret til Kajens Højde.

Om han derudover kan stille noget som helst Krav (f. Eks. om Anbringelse af Vægt eller Lossebuk om Bord, selv om Kajhøjden ikke naas derved), er tvivlsomt, fuldt saa tvivlsomt som før Højesteretsdommens Afsigelse og sandsynligvis mere tvivlsomt i Købmandens Disfavør end før.

„Aalborg Oljemølle“ burde derfor ikke give Købmændene Anledning til at tro, at de har vundet en Sejr.

Der er ikke den ringeste Anledning til fra nogen af Siderne at raabe victoria, og allermindst er Anledningen for Købmændene, der dog nok i det lange Løb vilde blive kede af at faa Kul, Sækkegods, 2-Tons Træblokke etc. præsenteret i Kajhøjde — ganske bortset fra, at hvis Købmændene i Danmark kan stille større Krav, end der bruges i andre Lande, vil de ogsaa komme til at betale højere Fragter.

Købmand og Skipper er nu en Gang lige interesserede i Gennemførelsen af en praktisk, gensidig hensynsfuld Ordning, og en saadans Opnaelse forudsætter først og fremmest, at Købmændene ikke hovere overfor Skipperne eller blot frembyder det ringeste Skin i saa Henseende.

Aalborg, d. 20. Februar 1905.

Holger Dam,  
Overretssagfører.

## Kaptajn Arnold M. Kjølner,

der d. 18. ds. er afgaaet ved Døden, er født d. 15. Januar 1856 i Vordingborg. Forinden han indtraadte i Det forenede Dampskibsselskab som Styrmand i 1885, havde



han i to Aar været Styrmand i Sejlskibe i Fart paa Middelhavet og Afrika. I 1877 tog han almindelig Styrmands-

eksamen og Maskineksamen paa Bogø. 1899 udnævntes han til midlertidig Fører af „Niels Brock“ og førte derefter følgende Skibe: „Saxo“, „Falster“, „Thy“, „Sønderjylland“, „Kjøbenhavn“ og i det sidste Aar „H. P. Prior“ i Fart paa Frederikshavn og Christiania. Han var en fortrinlig Fører i Passagerfarten og meget afholdt af Publikum paa de Ruter, han befarede. Han var Medstifter af Navigatørforeningen og nogen Tid Medlem af dennes Bestyrelse. Ved sin Død efterlader han sig Enke og en voksen Datter.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 42/1903, afsagt d. 15. Februar 1905. Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab“.

Den 5. Januar 1903 kom Dampskibet „Koldinghus“, der var paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg med Passagerer og en mindre Stykgodsladning, paa Grund paa Vestkysten af Fanø. Passagererne toges i Land i en Redningsbaad, og senere paa Dagen forlod ogsaa Besætningen Skibet, der af den indgaaende Strøm sattes højere og højere op i Havstokken.

Der blev allerede d. 5. Januar truffet en foreløbig Aftale mellem Rederiet og Svitzer om, at sidstnævnte skulde søge at tage „Koldinghus“ af Grunden. Bjærgningsdamperen „Frederikshavn“ afgik derfor samme Dags Aften til Fanø, hvor den kom d. 7de om Formiddagen. Forholdene blev nærmere undersøgte, og d. 10de afsluttedes der en endelig Overenskomst mellem Parterne om Bjærgning af „Koldinghus“ ind til Esbjerg, i det hele paa sædvanlige Vilkaar (no cure no pay), og det var udtrykkelig udtalt, at Bjærgelønnen efter Det forenede Dampskibsselskabs Valg blev at fastsætte enten ved Voldgift eller af Sø- og Handelsretten. Samme Dag afsluttedes en Overenskomst mellem Svitzers Bjærgningsentreprise og Sønderho Bjærgelav, om at dette, der bestod af 42 Mand, skulde bistaa under Bjærgningen med Baade og Mandskab imod Betaling af en vis Del af Bjærgelønnen. Bjærgelavet havde allerede d. 9de faaet hele Ladningen, hvis Værdi ansattes til c. 4,500 Kr. bragt i Land, og d. 10de begyndte man at bjærge Skibets Inventar, hvoraf det sidste bragtes i Land d. 15de.

Det havde vist sig, at „Koldinghus“, der ved Grundstødningen var kommet helt op i Havstokken, staaende med Stævnen i N., ved Lavvande stod ganske tørt; Skibet var formentlig tæt; Havbunden, der bestod af Sand, skraanede fra Skibet jævnt udefter med et Fald af c. 1 Fod pr. Kabellængde, saa at der ved Lavvande var over 1 Kml. fra Strandkanten ud til 11 Fods Dybde, medens „Frederikshavn“ stak 10½ Fod. Inde ved Land var der 3 Revler 1½ à 2 Fod høje og c. 30 Favne brede, hvoraf den inderste laa 100 Favne udenfor „Koldinghus“ (ved Lavvande var der c. 150 Favne tørt Land udenfor „Koldinghus“). Som Følge af disse Forhold foregik Bjærgningen paa en noget andet Maade end sædvanlig, idet den foregik dels ved Bortgravning af Sand for om Skibet, dels ved at hive Skibet ud efter ved Hjælp af Ankre, svære Gier og Staalkabler. Bjærgerne arbejdede væsentlig i Land eller fra Baade, medens Damperen „Frederikshavn“ en stor Del af Tiden gik frem og tilbage mellem Esbjerg og Fanø med Materiel. Vejret lagde ofte Hindringer i Vejen, idet der for Størstedelen kun kunde arbejdes ved Højvande og med vestlig Kuling.

Den 27. Januar lykkedes det at dreje Stævnen i NV. t. V. og d. 29de yderligere et Par Streger, men paa Grund af Storm og Sø krængede Skibet haardt over

til Bagbord, saa at Hjulassen kom under Vand og Skovlene tog Bunden. Den 2. Februar faldt Skibet helt over til Styrbord med den Styrbords Hjulasse i Vand og drev samtidig 11 Favne tilbage. Ved at pumpe Lasterne fulde kom Skibet atter paa ret Køl. I de følgende Dage lykkedes det at faa Skibet saa langt ud (c. 180 Favne), at dets Forskib d. 7. Februar stod paa den yderste Revle, men hen paa Dagen blæste det op af Vest, Ankerkæden til Bagbords Anker brækkede, Ankeret tabtes, og „Koldinghus“ drejede atter Stævnen mod Nord og drev i Løbet af næste Dag ind i Havstokken, omtrent paa dets tidligere Plads, saa at Arbejdet omtrent maatte begyndes forfra. Først d. 21. Februar lykkedes det paany at faa Skibet drejet tilstrækkelig Vest over, men først d. 31. Marts lykkedes det at faa Skibet saa langt ud, at det paany stod paa den yderste Revle. Man fik derefter Forbindelse mellem „Koldinghus“ og „Frederikshavn“ der var 300 Favne fra hinanden, skønt „Frederikshavn“ var gaaet saa langt ind som muligt, men først d. 6. April kunde „Frederikshavn“ begynde at slæbe, og til Trods for at det efterhaanden blæste op til Storm, fortsattes Afslæbningen, indtil det Kl. 8½ Aften lykkedes at faa Skibet bragt flot, hvorefter det i Løbet af Natten slæbtes op Syd for Skallingen. Den 8. April blev „Koldinghus“ af „Frederikshavn“ og „Øresund“ indbragt til Esbjerg, hvor det undersøgtes af Dykker. Efter Dykkererklæringen var Agterstævn og Ror beskadiget, Slingrekøl paa begge Sider afbrækket og enkelte Nagler gaaet ud.

I Esbjerg holdtes en Skønsforretning og et Overskøn, ved hvilket Koldinghus ansattes til en Værdi af 110,000 Kr., hvilken Værdi overensstemmende med Overenskomst mellem Parterne skulde lægges til Grund ved Opgørelsen mellem dem.

Da Dampskibsselskabet ønskede Bjærgelønnen fastsat af Retten, anlagde Svitzers Bjærgningsentreprise Sag og paastod sig tilkendt en Bjærgeløn af 60,000 Kr. med Renter samt Sagsomkostninger.

I de 90 Dage, som Bjærgningen medtog, medgik der i Udgifter til „Frederikshavn“ (Gage, Hyre, Kost, Rekvisitter etc., men ikke Assurance) 14,371 Kr. 66 Ø. foruden 2,750 Kr. 96 Ø. til Kul samt 1,500 Kr. til efterfølgende Reparation, og i Udgifter til Telegrammer, Rejser, Ophold i Land, Havne- og Lodspenge, Baad- og Vognleje samt Materiel 3,594 Kr. 28 Ø. foruden 121 Kr. 64 Øre til Forsendelser; der mistedes dernæst for et Beløb af 8,761 Kr. Ankere, Trosser, Kæder og Blokke m. m. Tilsammen udgjorde dette over 31,000 Kr., hvortil maatte lægges den Betaling, som Svitzers Bjærgningsentreprise havde maattet udrede til Sønderho Bjærgelav; Bjærgelavets Arbejdstid udgjorde 2,250 Dage à 12 Timer.

Retten fandt, at Bjærgelønnen, naar hensaaes til det med Bjærgningen forbundne Arbejde og Udgifter og til lige til den dermed forbundne Fare m. m. burde ansættes til det af Sagsøgeren krævede Beløb med Renter, uanset at dette overskred Tredjedelen af det Bjærgedes Beløb jfr. 2det Punktum af Sølovens § 226. Endvidere fandtes der at burde tillægges Svitzers Bjærgningsentreprise Sagens Omkostninger med 500 Kr.

Dom i S. S. Nr. 9/1905, afsagt d. 15. Februar 1905. Det Offentlige imod tiltalte Maskinmester A. S. H.

Den Tiltalte, der var Maskinmester om Bord paa S/S „Kronprins Frederik“ havde d. 9. Februar, da Skibet befandt sig i Kattegat, et Sammenstød med Fyrbøder V., idet han efter Fyrbøderens Forklaring om Eftermiddagen bebrejdede Fyrbøderen, at han ikke havde gjort rent i hans Lukaf; Fyrbøderen undskyldte sig med, at han ikke havde haft Tid, hvorefter Tiltalte tog fat i V.s Jakke; V. bad ham slippe og greb om hans Haand. Tiltalte spændte da Ben for Fyrbøderen og kastede ham om i Kullene, hvor Tiltalte slog V. Under Sagen fremlagde V. Lægeerklæring om nogle ubetydelige Saar, som han skulde have faaet ved nævnte Lejlighed.

Kok C. M. L. forklarede som Vidne, at han havde hørt Skrig fra Maskinrummet og set, at Tiltalte laa ovenpaa V. og slog denne med knyttet Haand.

Tiltalte forklarede, at V., da han modtog Irettesættelsen greb fat i hans Haand; da han ikke vilde slippe, greb Tiltalte ham og kastede ham om i Kullene, idet han samtidig slog ham i Ansigtet. Senere, da han laa ovenpaa V., slog han ham ikke. Han mente at have været berettiget til at handle som sket for at værgе sig.

Den Tiltaltes Fremstilling maatte nu lægges til Grund, men det fandtes, at han var gaaet videre end nødvendigt for at værgе sig. Tiltalte fandtes derfor at burde dømmes efter Sølovens § 308 til en Bøde til Statskassen af 30 Kr. og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 6/1905, afsagt d. 8. Februar 1905. En Kok, der var forhyret med Skonnerten „Caroline Koch“ af Helsingør, rømte ved Port Arthur i Texas, fordi han var utilfreds med Forholdene om Bord. Han havde ikke faaet Hyre forud. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

## Fragtmarkedet.

Naar lige undtages enkelte Grene af det østlige Marked, som viser lidt mere Fasthed, er der ellers ingen væsentlige Forandringer indtraadt i de hjemgaaende Markeder, hvorimod Kulfragterne fra England viser mere eller mindre Tilbagegang i saa godt som alle Retninger. At en Nedgang var umiddelbart forestaaende, spaaede vi allerede forrige Uge, og den mærkes særlig i Raterne til Nordsøhavnene, hvilket skyldes Genoptagelsen af Arbejdet i de tyske Gruber. Raterne er igen nede paa et meget lavt Niveau, saaledes f. Eks. 3/ fra Tynen til London, 3/3 à 3/6 Weseren eller Hamburg, ligesom de ogsaa er lavere baade til Østersøen og Middelhavet. En Begivenhed, som fortjener betydelig Opmærksomhed, men som vi kun skal berøre ganske korteligt, fordi den er udførligt omtalt andet Steds i Bladet, er det i forrige Uge her i Byen afholdte internationale Redermøde til Fastsættelsen af Minimumsrater for Trælaster fra Østersøen og Hvidehavet, ved hvilket Møde der jo, ved den skønneste Enighed fra Redernes Side, opnaaedes et meget smukt Resultat. Østersøen er jo et af de aller vigtigste Markeder for den danske Tonnage, og naar nu blot Rederne, ikke blot her, men ogsaa i Udlandet, virkelig vil holde deres Skibe tilbage, dersom de vedtagne Fragter ikke kan opnaas, — i hvert Fald i et Par Maaneders Tid ikke akceptere under den — vil sikkert alene derved en Del være vundet, og efter Mødet at dømme er der gode Udsigter dertil. Kun Fremtiden vil imidlertid kunne besvare, hvorledes Forholdene vil udvikle sig, men vi vil her kun udtale Haabet og Ønsket om, at den nys afholdte Konference maa bære rig Frugt, thi der er gjort et stort og alvorligt Arbejde til Sagens Fremme, ikke mindst af vore hjemlige Redere, hvilket tjener vort Land til Ære, og vor Skibsfart, som bør regnes for et af vore betydeligste Erhverv, og som jo bliver behandlet noget stedmoderligt af Staten, kan i disse daarlige Tider ogsaa nok trænge til al den Opmuntring, som kan faas. Med Hensyn til Kulfragter, som jo ogsaa spiller en stor Rolle, blev disse kun ganske let drøftede paa Mødet, men man enedes dog om at holde paa ikke at slutte under 4/ fra Tynen til Kronstadt eller Swinemünde, 4/3 Stockholm, andre Pladser i Forhold, men paa det til Juni projekterede Møde vil der antagelig blive taget fat paa Kulfragterne i større Omfang.



Det østlige Marked er omtrent uforandret for Bom-bays og Kurrachees Vedkommende, men Rispladserne var fastere for prompte Baade og betalte for saadanne indtil 25/6 Adriaterhavet. Pr. Marts/April betinges næppe over 23/9 O. C. Fra Calcutta sluttedes næsten intet. For Sukker fra Java kan faas 25/9 à 26/3 til U. S. eller Evropa pr. Maj/Julii.

Sortehavet etc. tager fremdeles kun forholdsvis lidt Tonnage, og flere prompte, store Baade gik i Ballast fra Middelhavet til Indien. Ved Anlægning betales kun 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/ fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, medens mindre Baade kan betinge 8/ à 8/3 U. C. Fra Novorossisk betales 9/ Danmark én Havn, 9/3 to Havne. Sulina sluttede til 7/3 Antwerpen eller Rotterdam. Azoff er lidt lavere pr. f. o. w. idet der sidst er sluttet til 9/3 „any“, 9/9 Hamburg (4,000 Tons Baad).

Middelhavet frembyder stadig intet af Interesse, og det er næsten ikke muligt at faa en Baad hjem derfra uden Tab. Ertsfragterne er tarvelige paa Basis af 5/6 Aguilas/Glasgow, 4/9 Almeria/Newport, 5/8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Carthagen/Maryport, 6/9 Seriphos/Glasgow, „free despatch“. Fosfatfragterne er uforandrede smaa. Aleksandria har sluttet til 7/ Bomuldsfrø til direkte Havn U. K. hvilket kan gentages. For Erts fra Bilbao betales 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/6 Middlesbro, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Glasgow, 4/9 à 5/ Rotterdam.

Nordamerika har fragtet et anseligt Antal Baade for Petroleum i Kasser til Østen, og der betales fra New York bl. a. 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents Hongkong, 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Australien (2 Havne), 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Korea (2 Havne), 23 Newchang, 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 23 Japan (2 Havne). De kanadiske Træpladser har kun taget faa Baade, grundet paa den stærke Konkurrence fra Turbaadene; der betales sidst 40/ fra Miramichi, 35/ à 36/3 fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Bomuldsfrø sluttet ikke, men for Kul placeredes nogle store Dampere til 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Dollars Norfolk/Manilla. Fra Golfen betales 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 10/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. Marts/April, sædvanligt Tillæg for Danmark. Tømmerfragterne fra Golfen uforandrede; 85/ betales fra 2 Lastepladser til Ghent pr. Marts. For Maanedsfragt er Raterne for store Baade omkring 3/3, for almindelig Forretning 4/3 for en enkelt Rejse hjem fra U. S.

La Plata Markedet er mat for prompt Lastning og 16/ à 16/6 det bedst opnaelige fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinent, men pr. Marts/Maj kan betinges 17/3 à 17/9.

Østersømarkedet ligger ualmindelig flovt, og det er saa at sige kun Libau, som i Øjeblikket kan tage lidt Tonnage, men Raterne er lave og Ekspeditionerne langsomme, da Arbejderforholdene endnu ikke er ganske normale, og der desuden hersker en Del Forstyrrelser i Jærnbane-trafikken, hvorved Tilførslerne af Korn hæmmes. Noget lignende gælder for Hørtilførslernes Vedkommende til Windau, som lige for Tiden ikke kan tage yderligere Tonnage. Raterne er nominelt 17 Frcs. Hør til Dunkerque eller Ghent, og fra Libau sluttet der til 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 9 d. Havrebasis London eller Rotterdam, 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Hamburg eller Weseren, 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. Rouen. For mindre Baade til Østkysten eller Kanalen kan faas 1/ à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Reval og Riga er stadig utilgængelig paa Grund af Is. Henimod 30 Dampere ligger lastede i Reval uden at kunne komme ud. For Træ pr. f. o. w. fra Botten gøres der saa at sige ingen Forretninger nu, idet de vedtagne Minimumsfragter overstiger de Rater, Købmændene er villige til at betale. Det gælder nu om, hvem der er stærkest, Rederne eller Købmændene.

Kulfragterne er i de fleste Retninger lavere. Ad Østersøen til er Laster knappe og Raterne smaa, og der er fra Tynen eller Blyth saaledes sidst betalt 4/ Lübeck, 4/6 Rostock (850 Tons), 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Warnemünde, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Neufahrwasser, 3/9 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 Lissabon, 6/3 à 6/6 Genua, 7/ Venedig. Fra Cardiff fragtedes der livligt, og der betales 5/6 Kiel, 4/ Emden,

6/6 à 6/9 Barcelóna, 6/6 Genua, Frcs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 6/ Piræus, 6/3 Aleksandria, 7/9 Bombay, 8/ Singapore, 10/6 Capetown (250 Tons Losning), 5/6 à 5/9 Las Palmas eller Madeira, 7/6 à 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere staar væsentlig uforandret, mulig noget flovere. Kornlaster udbydes der pr. Marts fra flere tyske Pladser, men egentlig ikke mange; saaledes staar Kønigsberg uforandret med 15 Mark til Danmark o. s. v.

ab Stolpmünde blev sluttet i sidste Uge til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Rug til Danmark, Sydsverrig, 5 Mark indtil Gøteborg, og saaledes søges endnu nogle Skibe.

ab Rügenwalde blev opnaaet 5 Mark for Rug til Holbæk; der noteres iøvrigt 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark til Danmark, nordligst Aarhus (Isefjord udelukket) ligeledes Rug.

ab Stettin noteres til Papenburg, Rug 6 Mark, til Kjøbenhavn Cement 65 Pf., til Hernøssand, Søderhamn Salt 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark.

ab Rostock synes Markedet noget flovere, og der foreligger ingen Notering derfra; der vil imidlertid utvilsomt blive en Del Hvedelaster derfra til Danmark, Sydsverrig.

ab Stralsund, Greifswald og nærliggende Pladser er det ret stille, dog vil der vel ogsaa fra disse Pladser komme nogle Kornlaster, som tidligere noteret, men stærkt Liv sporer man desværre ikke.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været saa godt som stille; der skal være sluttet til Landskrona for Solsikkekager 12 Øre, og der noteres Laster til Nykjøbing, Sjælland, Halmstad, Nakskov, Bornholm.

## Generalforsamlinger.

### Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

har den 20. Februar afholdt sin ordinære aarlige Generalforsamling i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13. Over 60 Medlemmer havde givet Møde.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, R. af D., bød Forsamlingen Velkommen, aabnede Mødet og foreslog Overretsprokurator Steinthal til Dirigent.

Kaptajn Breiningen mindede om, at Foreningen sidst afvigte 22. December havde bestaaet i 30 Aar, og at Hr. Steinthal i al denne Tid havde været Foreningens juridiske Konsulent og ledet Forhandlingerne ved dens Møder. Da Hr. Steinthal nu agter at nedlægge dette Hverv, som hans Søn, Overretssagfører Steinthal, derefter overtager, vilde han paa Foreningens Vegne udtale den hjerteligste Tak til Hr. Steinthal for hans udmærkede og aldrig svigtende Bistand i den lange Aarrække.

Forsamlingen tilkendegav sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Overretsprokurator Steinthal takkede for denne Paa-skønnelse, overtog Dirigenthvervet og erklærede Generalforsamlingen lovlig indvarslet.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, gav derpaa Beretning for det forløbne Aar. Foreningen har gennem Fællesrepræsentationen indgivet Andragende om Ændringer i Havne-reglementet, men har endnu ikke faaet Svar paa Andragendet. Det gaar ud paa, at dybtgaaende Skibe skal være berettigede til at holde den dybe Rende i Havnen, medens andre Skibe skal vige til Side. — Endvidere har man andraget Ministeriet om, at Posten som Mønstringsbestyrer, der nu er ledig, maa blive besat med en Skibsfører. Mønstringsbestyreren skal ofte optræde som Mægler, og det er derfor af Vigtighed, at han er nøje kendt med Forholdene til Søs.

Den 1. Januar 1905 talte Foreningen 132 Æresmedlemmer og 447 Medlemmer, medens Foreningens Enke- og Hjælpekasse havde 352 Medlemmer. I Aarets Løb var 10 Medlemmer afgaaede ved Døden, deriblandt Foreningens Revisor C.

W. Reinwaldt og Veteranen A. J. Mathiesen, som i sin høje Alderdom modtog Valg som Bestyrelsesmedlem og aldrig savnedes ved noget Bestyrelsesmøde.

Formanden gennemgik derefter Regnskabet. Foreningens Indtægt havde været ialt Kr. 4,351.57, deraf Kr. 2,460 i Medlemskontingent. Af Udgifterne, i alt Kr. 4,351.57, er Kr. 900 opført som Leje af Lokalet; til Leje af Lokale, Honorar m. m. i Marstal er medgaaet Kr. 237.21, de tilsvarende Udgifter til Sønderho har været Kr. 238.95, Kontingent til Fællesrepræsentationen har været Kr. 200. Kontant i Sparekassen af Grundfondet Kr. 400, og desuden kontant i Sparekassen og Bikuben Kr. 641.14. Status den 31. December 1904 viser, at Foreningen ejer i alt Kr. 6,741.14.

Sygekassens Regnskab udviser en Indtægt af i alt Kr. 5,318.62. I Sygehjælp er udbetalt Kr. 925.71 og kontant i Sparekassen i høves Kr. 4,381.95. Sygekassen ejede den 31. December 1904 Kr. 18,981.95.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab udviser en Indtægt af i alt Kr. 43,936.67, deraf Kontingent og Indskud af Medlemmer Kr. 2,660 og aarlige legerede Bidrag og Gaver Kr. 2,478.51. Af Udgifterne anføres at der i April er udbetalt Understøttelse til 123 Enker à Kr. 40, i alt Kr. 4,920, og i Oktober til 125 Enker à Kr. 40, i alt Kr. 5,000. Til 6 Børn er udbetalt Kr. 20 til hvert, i alt Kr. 120, og til trængende Medlemmer er udbetalt i alt Kr. 300. Halvdelen af Udgifterne i Marstal og Sønderho er betalt med Kr. 237.75. Status den 31. December 1904 viser, at Enke- og Hjælpekassen ejer i alt Kr. 162,437.41.

Regnskabet over Legatmidler til ugifte Døtre efter Medlemmer viser, at 6 saadanne har faaet hver Kr. 35, i alt Kr. 210, medens Status viser, at Legatfondet ejer ialt Kr. 6,741.98.

Af Johan Henrik Forbæchs Legat har to Enker faaet hver Kr. 35 i Understøttelse, og Legatet ejer i alt Kr. 2,596.62.

Af Marie Tøndering, født Johansens, Legat har to Enker nydt hver Kr. 100 i Understøttelse. Legatet ejer i alt Kr. 5,320.30.

Af Johan Jürgensens Legat er udbetalt i Understøttelse til 2 Enker Kr. 140. Legatet ejer i alt Kr. 4,000.

Samtlige Regnskaber er reviderede og fundet rigtige af Revisorerne Chr. Poulsen og Wm. Jensen, som ogsaa har fundet Aktiver og kontante Beholdninger til Stede.

Forsamlingen godkendte enstemmigt samtlige Regnskaber. Man gik derefter over til næste Sag paa Dagsordenen:

#### Forskellige Lovændringer.

Formanden meddelte, at naar Lovændringerne vedtoges, vilde samtlige Medlemmer af Bestyrelsen nedlægge deres Mandater, men paany modtage Genvalg. Kun derved kunde man opnaa, at der straks opnaaedes den tilsigtede Regelmæssighed ved de aarligt stedfindende Valg.

Den første Lovændring, hvorefter de tre sidste Sætninger i Paragraf 7, 5. Stykke udgaar, tilsigter kun at gøre det lettere for Medlemmer i Provinserne, og de Medlemmer, der er ude at sejle, at afgive deres Stemmer ved skriftlige Afstemninger paa Generalforsamlingerne. — Ændringen vedtoges med 59 mod 2 Stemmer.

I Bestemmelsen om, at der mindst skal være 40 Medlemmer til Stede, for at en Generalforsamling kan være beslutningsdygtig foresloges 40 rettet til 20.

Ændringen vedtoges med 96 Ja mod 18 Nej, idet der fra Sønderho var afgivet 50 Stemmer og fra Marstal 16 Stemmer skriftligt for Ændringsforslaget.

Formanden anbefalede derefter det vigtigste af Ændringsforslagene, som angaar Bestyrelsens Sammensætning og Valg. For at hindre, at de samme Mænd blev siddende i Bestyrelsen, til de blev Oldinge, bestemmer Paragraf 9, at afgaaede Medlemmer ikke kan genvælges før efter et Aars Forløb. Men man opnaaede intet herved og foreslaar at lade denne Bestemmelse udgaa. Endvidere foreslaar man, at Bestyrelsen skal bestaa af 9 Medlemmer i Stedet for 8, deraf 6 ikke færende og 3 færende Medlemmer. Endelig vælges Medlemmerne kun for 3 Aar, ikke som hidtil for 4 Aar, og hvert Aar afgaar 3 Medlemmer. Formanden vælges ligeledes for 3 Aar.

Ændringsforslaget vedtoges med 114 Ja mod 5 Nej.

Formanden anbefalede derefter en Ændring til Paragraf 6, saaledes at der kommer til at staa, at Kontingentet skal indbetales i Januar Kvartal i Stedet for „ved Nytaar“.

Ændringen vedtoges med 86 Ja mod 17 Nej, deraf de 16 Nej fra Marstal.

Formanden anbefalede endelig en ubetydelig Ændring til Paragraf 4 i Enke- og Hjælpekassens Love. Der staar, at et Medlem slettes, naar han udebliver med Aarskontingent i 2 paa hinanden følgende Aar. For at Enkekassens Love kan komme i Overensstemmelse med Foreningens Love foreslaar man, at „i 2 paa hinanden følgende Aar“ skal udgaa.

Kaptajn Breiningen kunde ikke se, at man derved opnaaede Overensstemmelse mellem Foreningens og Enkekassens Love. Derimod var han bange for, at et mangeaarigt Medlem let kunde blive slettet som Medlem af Enkekassen, hvis han et enkelt Aar ikke havde været i Stand til betale.

Formanden: Nej, det er der ingen Fare for. Bestyrelsen har Ret til at eftergive Kontingentet og har altid været meget liberal i den Henseende.

Ved Afstemningen afgaves 51 Ja for Ændringsforslaget, 29 Nej imod det, deraf 16 Nej fra Marstal. Det var dermed forkastet, da der til dets Vedtagelse i Følge Enkekassens Love, krævedes at mindst  $\frac{1}{4}$  af de afgivne Stemmer var afgivne for Forslaget.

Bestyrelsesvalg. Formanden meddelte, at samtlige Medlemmer af Bestyrelsen efter Ændringsforslagene Vedtagelse nedlagde deres Mandater, men var villige til at modtage Genvalg.

Kaptajn Breiningen bemærkede, at et af Ændringsforslagene var blevet forkastet.

Formanden: Ja, men det forkastede Forslag har ikke det mindste med Bestyrelsesvalget at gøre.

Kaptajn Wibroe: Medlemmerne er jo heller ikke forpligtede til at genvælge den gamle Bestyrelse. Jeg haaber, at der vil komme mange ny Medlemmer ind i Bestyrelsen.

Kaptajn Fæhnøe vilde endnu en Gang spørge, om det var rigtigt, at man tog de fra Sønderho og Marstal indkomne Skrivelser gyldige ved Afstemningerne.

Dirigenten hævdede Rigtigheden heraf. Det vilde være Uret, om de udenbys Medlemmer ikke fik Lov til at stemme skriftlig ved denne Generalforsamling. Deres Skrivelser var tilstrækkeligt tydelige. Men denne Sag er jo allerede afgjort, og Kaptajn Fæhnøe burde have talt, da Sagen blev forhandlet. Desuden har vi taget Hensyn til, at vi ikke ønskede at vække Misstemning hos de mange Medlemmer i Sønderho og i Marstal.

Havnefoged Sørensen: Og nu fremkalder man i Stedet for Misstemning blandt Medlemmerne i Kjøbenhavn.

Man skred derpaa til Valg af Formand. Havnefoged Sørensen foreslog at vælge Kaptajn S. Laub.

Resultatet af Afstemningen blev, at Kaptajn Jacob Holm genvalgtes med 83 Stemmer. Kaptajn Laub fik 33 og Kaptajn Møllerup 2 Stemmer.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes derpaa J. V. Fenger, J. P. Larsen, H. F. Ishøj, S. Laub, P. R. Møllerup N. W. Schmidt og C. C. Wibroe. I Stedet for afdøde A. J. Mathiesen valgtes Kaptajn Chr. Poulsen og desuden valgtes Kaptajn O. A. C. Thidemann. Til Revisorer valgtes P. Th. M. Folkmann og Wm. Jensen.

Uden Omtale vedtoges det at fastsætte Understøttelsen til Enker til Kr. 80 og til Børn til Kr. 20 ligesom Bestyrelsen bemyndiges til at anvende indtil Kr. 1000 til Understøttelser til trængende Medlemmer.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm, mindede om det smærtelige Tab Sømandsstanden og hele Nationen havde lidt ved „Norges“ Undergang. Men et Lyspunkt i Ulykken var den glimrende Maade, hvorpaa Officerer og Mandskab ved denne Lejlighed hævdede den danske Sømandsstands Hæder og gode Ry. Ogsaa fremmede Søfolk indlagde sig stor Ære, saaledes en norsk Tømmermand, der fik en af Baadene klar og bragte den og alle deri værende i Sikkerhed.

Men endnu mere beundringsværdig er Frk. Laura Petersen fra Holte, for hvad hun udrettede. Hun var med i en af Baadene, og hun var den, der holdt Modet oppe hos

alle dens Passagerer. Bestyrelsen har derfor besluttet at hædre hende, der nu er Butiksjomfru i de forenede Fristater i Nordamerika, ved at foreslaa at optage hende som Foreningens Æresmedlem.

Forsamlingen gav sin Tilslutning hertil til Kende ved at rejse sig, og Forlsaget vedtoges enstemmigt.

Generalforsamlingen sluttede derpaa med et af kraftige Hurraraab besvaret Løve for Dirigenten Overretsprokurator Steinthal.

**Svendborg Toldstedes Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele** har afholdt aarlig Generalforsamling.

Af Regnskabet fremgik, at der i Aaret 1904 har været tegnet 155 Policer. Præmien udgjorde Kr. 1,254, indvundne Renter har været Kr. 515.75; i alt Kr. 1,769.75.

Der er udbetalt i Anledning af Forlis Kr. 867.43, Administrationsudgifter Kr. 100, Avertissementer og diverse Udgifter Kr. 33.25. Regnskabet viser herefter et Overskud paa Kr. 769.07.

Foreningen ejede den 1. Januar 1905 Kr. 14,365.87, medens den løbende Risiko har været Kr. 60,200.

Da Reservefondet saaledes udgør omtrent 24 % af den løbende Risiko, endes man om at nedsætte Præmien til 1 % for de Medlemmer, som har været 5 Aar eller derover i Foreningen og bibeholde 3 % for de øvrige Medlemmer. Foreningen har bestaaet i 21 Aar.

### Ugens Havarier.

Magda, Dpsk. af West Hartlepool, paa Rejse fra New Orleans med en Ladning Majs, ankom til Odense d. 14. ds. Skibet har ved Indløbet til Odense Kanal været paa Grund, men kom hurtig flot.

Kopernikus, Dpsk. af Königsberg, der, som meddelt, indbragtes hertil med brækket Skrueakse, er bragt til Burmeister & Wain for at repareres, hvorefter Skibet atter indtager sin Last og fortsætter sin Rejse til Poole.

Alva, Dpsk. af Aalborg, har, paa Rejsen fra Hjemstedet til Vejle med en Ladning Cement, maattet søge ind til Grenaa med Maskinskade. Skibet er bugseret til Vejle af Dpsk. Skjold.

• Væring, Dpsk. af Helsingør, kom d. 15. ds. paa Grund ved Vængsaa. Skibet, der var paa Rejsen fra Sortehavet til Aarhus med en Ladning Korn og Oljekager, er bragt flot af Svitzers og ledsagedes til Frederikshavn af Bjærgningsdampskibet „Skandinavien“. Efter foreløbig Tætning er Skibet bragt til Aarhus, hvor Ladningen losses.

Gadus, Trawldamper af Hamburg, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Nordseens grundstødt paa Snekkegrunden ved Fakkebjerg. Flot med Assistance af Svitzers og returneret til Kiel.

Argo, Dpsk. af Gøteborg, er af Svitzers „Øresund“ bragt til Kiel for at faa repareret en Maskinskade. Hoveddamp-røret sprang, da Skibet var i Langelandsbæltet, og to Maskinmestre og en Fyrbøder fik derved svære Brandsaar.

Sirius, hollandsk Dampskib, er paa Rejsen fra Stettin til Amsterdam grundstødt paa Nordsiden af Saltholmen. Svitzers assisterer.

• Spind, Dpsk. af Christiania, der strandede ved Løkken, er bragt flot af Svitzers og ind til Frederikshavn i læk Tilstand og med Skade paa Maskinen. Efter foreløbig Tætning bugseres Skibet til Christiania for Reparation.

Christian IX, Dpsk. af Kbhvn., er den 17. ds., paa Rejsen fra Königsberg til København og London med Stykgods, strandet ved Møen. Svitzers assisterer med Folk fra Klinten paa at losse Ladningen, der føres hertil. Forskibet er fyldt med Vand, Maskinrummet er derimod tæt.

Familiens Haab, Skonnert af Rudkjøbing, kom den 13. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Nykjøbing p. F. med en Ladning Oljekager, paa Grund i Guldborgsund. Flot med Assistance af Dpsk. Guldborg, efter at en Del af Ladningen var losset, og er ankommet til Nykjøbing p. F. ubeskadiget.

Erik, Dpsk. af København, har paa Rejsen fra Methil til Korsør haft haardt Vejr og har faaet en Del oven Bords Skade.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnerten „Samson“ af Thure, der maaler 99.21 Brutto Reg.-Tons, er af Rederiet solgt til et Rederi i Sværrig for 8,500 Kr. „Samson“ er bygget paa Thure Aar 1880 af Hr. Chr. Bom, som ogsaa har været bestyrende Reder.

Skonnert „Fønix“ af Thure er af Mægler H. A. Hansen solgt til en Kaptajn i Tvædestrand for 6,250 Kr. Overtagelsen sker straks.

Fra Skibsbygger Boas' Værft i Rudkjøbing løb forleden et nyt Skib af Stablen. Skibet, der maaler 99 Tons Brutto, fik Navnet „Felix“. Det skal rigges som 3-m. Skonnert og er bygget for Regning Købmand Alfred Nielsen, og Skibsfører Jørgensen, Strynø. Sidstnævnte skal være Fører.

Lørdag den 18. Februar blev paa Flensborg Skibsværft en Lægter, bygget til Skandinavisk-Amerikansk-Petroleums-Aktieselskab i Kjøbenhavn, sat i Vandet; den har følgende Dimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 128' 0", største Bredde 30' 1", Dybde 10' 0".

Ved Firmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er følgende Skibe solgt i disse Dage; Galease „Jenny“ af Sördal 33 Reg.-Tons til Kaptajn N. C. Mogensen af Gudhjem for 8,000 Kr. og 3-m. Skonnert „Hans Andreas“ 99 Reg.-Tons (Rederi, Firmaet P. Berg, Neksø) til Skibsmægler-Firmaet Brødrene Høglund, Kalmar. Købesum 4000 Kr.

### Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Methil 19. Febr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 19. Febr. hertil. — Algarve, Borries, ankom til Libau 13. Febr. — Anglo Dane, Wiberg, passerede Brunsbüttel 21. Februar hertil. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 8. Februar. — Antwerpen, Madsen, ank. til Reval 16. Febr. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 4. Februar til New York. — Arno, Strubberg, pass. Brunsbüttel 20. Februar for Anvers. — Axelhus, Skow, ankom til Bergen 20. Febr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Baltischport 20. Februar. — Beira, Lunge, afgik fra Malaga 20. Februar til Gibraltar. — Ceres, da Cunha, ankom hertil 18. Februar. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Libau 20. Februar til Bremen. — Dagmar, Larsen, afgik fra Neapel 20. Februar til Catania. — Douro, Mortensen, ank. hertil 19. Febr. — Florida, Ørum, ankom til New Orleans 10. Februar. — Hekla, Egense, afgik fra Christiania 20. Februar hertil. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 15. Februar hertil. — Hengest, Harder, ankom hertil 20. Februar. — Hjelm, Simonsen, afgik fra Stockholm 19. Februar hertil. — Holar, Ørsted, afgik herfra 20. Februar til Gøteborg. — Island, Holm, ankom hertil 8. Febr. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Holtenau 20. Februar hertil. — Jolantha, Kann, ank. til Reval 27. Januar. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 20. Febr. — Kentucky, Staal, ankom til Stettin 19. Febr. — Kiev, Christiansen, ankom til Libau 15. Februar. — Kursk, Gommesen, ankom til Methil 16. Februar. — Leopold II, Meyer, ankom til Reval 14. Februar. — Louise, Kruse, afgik fra Burntisland 20. Februar til Königsberg. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 17. Febr. til Philadelphia. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 9. Febr. hertil. — Morse, Jacobsen, ank. hertil 18. Februar. — Moskov, Meldahl, ankom til Pillau 20. Febr. — Nicolaj II, Ligsner, afgik herfra 9. Februar til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 18. Februar til Hull. — O. B. Suhr,

Frisenette, ankom til Reval 17. Januar. — Omsk, Jonsen, afg. fra Libau 16. Febr. til Rotterdam. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 3. Febr. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 18. Febr. hertil. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 19. Febr. for Windau. — Riberhus, Larsen, ankom til Windau 18. Febr. — Rita, Schibbye, afgik herfra 16. Febr. til Bergen. — Skalholt, Larsen, ankom til Trondhjem 16. Februar. — Texas, Andersen, ank. til New York 18. Febr. — Thyra, Fischer, afg. fra Libau 18. Februar til Hull. — Tiber, Bech, ankom til Genua 20. Februar. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 10. Febr. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. til Hull 17. Februar. — Vendsyssel, Petterson, passerede Brunsbüttel 20. Februar for London. — Viking, Rasmussen, ankom til Windau 20. Febr. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom til Stockholm 19. Februar. — Frejr, Kraiberg, ank. hertil 17. Februar. — Rex ankom hertil 20. Februar. — Fix ankom hertil 25. Januar — Marie ankom hertil 18. Februar. — Vadsø pass. Brunsbüttel 20. Februar for Swansea. — Ceres passerede Holtenau 20. Febr. hertil. — Alexander pass. Holtenau 20. Febr. hertil.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Antwerpen 18. Februar. — Frode, Meyer, ank. til Windau 15. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 21. Februar. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Dunston 15. Jan. — Erik II, Mahncke, afg. fra Libau 18. Febr. — Knud II, Hansen, afg. fra Buenos Ayres 13. Febr. — Danmark, Kraemer, afg. fra London 19. Febr. — Ragnar, Holst, afg. fra Windau 15. Februar. — Skjold, Risø, ankom til Ghent 21. Februar. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Burntisland 21. Febr. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Stettin 21. Februar. — Svend II, Riber, afgik fra Gulpport 29. Jan. — Harald, Hveysel, afg. fra Buenos Ayres 7. Februar.

**Viking.** Bjørn, Huus, afgik fra Methil 18. Februar. — Vagn, C. Drescher, afgik fra Libau 16. Februar.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ank. til Kjøbenhavn 18. Februar. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Aarhus 21. Febr. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Newcastle 19. Febr., bestemt til Swinemünde. — Hamlet, Reese, afgik fra Newcastle 17. Febr., best. til Pillau. — Helge, H. S. A. Olsen, ankom til Stettin 16. Februar. — Rolf, Emil Olsen, ankom til Libau 15. Februar. — Niels R. Finsen, D. G. Matthiesen, ankom til Libau 20. Februar.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Libau 19. Februar, best. til London. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Libau 16. Februar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Reval 19. Januar. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Odessa 18. Februar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Stettin 18. Febr. — Russ, Rasmussen, ankom til Pensacola 29. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Rosaria 11. Februar, bestemt til St. Vincent f. O. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Newcastle 18. Februar.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Barcelona 21. Febr. — Kamma, Løfler, ankom til Antwerpen 17. Febr. — Helga, Møller, ankom til Cartagena 21. Febr. — Martha, Christensen, afgik fra Sunderland 21. Febr. — Elna, Rathje, afg. fra Arzew 17. Febr. — Therese, Larsen, afg. fra Dunston 14. Febr. — Simone, Olsen, afgik fra Carthage 14. Februar — Jeanne, Lagesen, afgik fra Sfax 14. Febr.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, ank. til Aarhus 18. Febr. — Kronborg, Jeppesen, pass. Algier 18. Februar. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Aalborg 17. Febr., ankom til Methil 21. Februar.

**Vesterhavet.** Nordsøen, Gram, afgik fra Burntisland 18. Febr., ank. til Bremerhaven 20. Februar. — Nexos, Basse, afg. fra Aarhus 16. Februar, ankom til Windau 18. Februar. — Napoli, Christensen, ankom til Baltischport 20. Febr. — Dagmar, Hansen, afgik fra Esbjerg 19. Februar, ankom til Bremerhaven 20. Februar. — Neptun, Knudsen, ankom til Königsberg 16. Febr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Esbjerg 19. Febr., best. til Hull. — Alfa, Iversen, afg. fra Nakskov 17. Februar, ank. til Lübeck 18. Febr.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afg. fra Libau 20. Februar, best. til Hamburg. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Hamburg 16. Februar, bestemt til Grangemouth. — Mary, Larsen, ankom til Libau 19. Februar.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Helsingør 18. Februar.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Bona 17. Februar, bestemt til Kings Lynn. — Ester, Sørensen, afgik fra Sfax 16. Febr., best. til Kings Lynn.

**Nordsøen.** Nordland, Petersen, ankom til New Orleans 11. Februar. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Libau 19. Februar. — England, Andresen, ank. til Libau 19. Februar. — Holland, Poulsen, ank. til Kjøbenhavn 18. Febr. — Rusland, Møller, ank. til Rochester 15. Februar.

• **Urania.** Polarstjernen, Branth, pass. Beachyhead 20. Febr. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Antwerpen 15. Febr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Boness 20. Februar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, afgik fra Rotterdam 17. Febr., ank. til Burntisland 19. Februar. — Dania, Poulsen, ank. til Swansea 20. Febr. — Normannia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 16. Februar, ank. til Hamburg 18. Februar.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 20. Febr., bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, ank. til Kallundborg 18. Februar.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 21. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Montevideo 2. Februar, bestemt til Antwerpen. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 20. Febr. — Fredensborg, Lund, afgik fra West Hartlepool 21. Februar, best. til Flensborg. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 22. Februar, bestemt til Blyth. — Jomsborg, Hansen, ankom til Algier 19. Februar. — Kronborg, Hveissel, pass. Suez 14. Febr. — Rosenborg, Matzen, ankom til Blyth 18. Februar. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Libau 21. Febr., best. til London. — Søborg, Fischer, afgik fra New Orleans 28. Januar, ankom til Corcubion 21. Februar. — Uranienborg, Schmidt, ank. til West Hartlepool 16. Februar. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Emden 17. Februar.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Methil 21. Februar, best. til Emden. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Burntisland 21. Februar, best. til Kiel. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Torre Vieja 14. Febr., best. til Buenos Ayres. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Windau 15. Febr., ank. til Ghent 21. Febr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Genua 15. Februar. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Middlesbrough 21. Februar, best. til Burntisland. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Bremen 17. Februar, best. til Cardiff. — Vordingborg, Palm, passerede Kjøbenhavn 22. Februar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Corcubion 20. Febr., bestemt til Grangemouth. — Jægersborg, Larsen, ank. til Windau 20. Febr. — Kallundborg, Lund, ank. til Sevilla 7. Febr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Emden 18. Febr., best. til Tyne.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Libau 20. Februar, best. til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Windau 15. Februar, best. til Dunkerque. — Helene, Jensen, ankom til Neufahrwasser 16. Februar. — Agnete, Sørensen, afg. fra Kiel 18. Febr., best. til Blyth. — Hermia, Petersen, afgik fra Fredericia 16. Febr., bestemt til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Blyth 21. Februar. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 17. Februar. — Ajax, Brønson, afg. fra Kiel 17. Februar. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 20. Febr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 20. Februar.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Vigo 20. Februar. — St. Jan, Rambusch, ank. til Habana 17. Februar. — St. Thomas, Prahl, afgik fra Guadeloupe 14. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Febr. — Nordland, Pedersen, ankom til New Orleans 11. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Habana 17. Febr. — St. Domingo, Ingemann, afgik fra Southampton 18. Febr.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Kiel 15. Febr.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Dakar 14. Februar. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Algier 17. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Burntisland 20. Februar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Kjøbenhavn 22. Febr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Marseille 18. Februar. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Libau 21. Februar. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Odense 21. Febr. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Libau 17. Februar, bestemt til Rotterdam. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Rufisque 19. Februar. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Barry 25. Januar. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Gambia 17. Febr., best. til Marseille. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Gambia 20. Februar.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 20. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Februar, best. til Vestindien. — Paris, Boeck-Hansen, afgik fra Aarhus 17. Febr., bestemt til Boness. — Bryssel, Tholander, afg. fra Liverpool 21. Februar, best. til Hamburg.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Buenos Ayres 6. Februar. — Wien, Brink, ankom til Kbhvn. 11. Februar.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, Afgangsklar i Reval. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Boness 19. Februar, bestemt til Vejle. — Clara, Villadsen, ankom til Vejle 18. Februar. —

Axel, Damm, afgik fra Windau 21. Februar, best. til Ghent. — Erik, Steen, ankom til Korsør 16. Februar. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 19. Februar, best. til London. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kbhvn. 21. Febr. — Skjalum Hvide, Bjarnarson, ankom til Messina 12. Februar. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Blyth 21. Febr., best. til Catania.

Johnsen & Jespersen. Broholm, Birkholm, afgik fra Buriana (Spanien) 15. Februar, best. til London. — Egholm, Winther, ankom til Rotterdam 20. Februar. — Katholm, Arnesen, afgik fra Dakar 17. Febr., bestemt til Kaolakh.

### Sejlskibe.

Fanø. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ankom 11. Febr. til Rosario fra Torreveja. — Killena, Hansen, ankom 15. Februar til Buenos Ayres fra Mobil.

Svendborg. Marie, Nielsen, ank. til Paimpool 13. Febr. — Hertha, Brandt, ankom til Kristiania 14. Febr. — Mine, Møller, ank. til Southampton 13. Febr. — Røssing, Larsen, ankom til Sunderland 15. Februar. — Psyche, Nielsen, ankom til Porsgrund 15. Februar. — Cimbria, Nielsen, ank. til Portsmouth 15. Februar. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Stockton 15. Febr. — Skirner, Pilegaard, ank. til Drøbak 16. Febr. — Christian, Jørgensen, ank. til Drøbak 16. Februar. — Valborg, Rasmussen, ankom til Sunderland 17. Februar. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Aarhus 17. Febr. — Vega, Madsen ank. til Fowey 17. Febr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Burntisland 18. Febr. — Helge, Carlsen, ankom til Leith Red 17. Febr. — Gæa, Petersen, ankom til Drøbak 18. Februar. — Vesta, Poulsen, ank. til London 18. Febr. — Alma, Hansen, ankom til Gøteborg 18. Februar. — Hans Emil, Hansen, ank. til Dalvin 18. Febr. — Doris, Køpke, ankom til Porsgrund 18. Februar. — G. R. Berg, ankom til Tønsberg 18. Februar. — Zampa, Petersen, ankom til Gibraltar 19. Febr. — Zenitha, Jensen ankom til Aarhus 19. Febr. — Lindhard, Matzen, ankom til Southampton 20. Februar.

Ærs. Albert, Fabricius, ankom 13. Febr. paa Portleven Red. — Hertha, Krull, ankom 14. Febr. til Centa. — Dortha, Lauritzen, ankom 16. Februar til Leith. — Lauritz, Folmer, ankom 15. Febr. til Larvik. — Laura, Jensen, ank. 16. Februar til Frederiksstad. — Johanne, Østermann, ank. 17. Febr. til Falmouth. — Kirstine Jensen, Clausen, pass. 12. Februar Lizard paa Rejse til Mazagan. — Salus, Bager, ankom 17. Februar til Faaborg. — Juliane, Petersen, ank. 17. Febr. til Kjøbenhavn. — Marie, Madsen, ank. 18. Febr. til Fowey. — Elna, Hermansen, ank. 18. Febr. til Greenock.

## 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.), 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.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Krokskär. Den 1ste Marts 1905 nedlægges Lodsudkiggen paa Krokskär under Landsort Lodsplads.

Bottniske Bugt. Rönnskär. Til Efteraaret 1905 tændes paa Rönnskär et nyt Lynfy, der hver 15 S. viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 124 Fod. Synsvidden: 18 Kml. 108 Fod højt Fyrtaarn. Samtidig slukkes Fyret i Lødhuset, og i det ny Fyrtaarn tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser fra c. S. 5° Ø. til c. S. 45° Ø. 65° 2' 15" N. Br. 21° 33' 35" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Råfsö. Ved Indløbet til Råfsö er Vageren SV. for Trekantsgrundet nu en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost, og Vageren ved Östergrund, NØ. for Kallö Fyr, en hvid Stage med 1 sort, nedadvendt Kost.

Wasa Distrikt. I Wasa Lodsdistrikt er følgende Farvand med 15 Fods Dybde undersøgt og afmærket:

Fra Råfsö til Bergskär Lodsplads. 61° 29' 30" N. Br. 21° 22' 50" Ø. Lgd. til 61° 25' 53" N. Br. 21° 35' 13" Ø. Lgd.

Fra Bergskär Lodsplads til Søen ved Petterskär. 61° 23' 21" N. Br. 21° 26' 22" Ø. Lgd. til 61° 21' 23" N. Br. 21° 24' 12" Ø. Lgd.

I Farvandet fra Bergskär til Laitakari Ladeplads er Afmærkningen forandret. 61° 22' 12" N. Br. 21° 28' 4" Ø. Lgd. til 61° 21' 7" N. Br. 21° 31' 44" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Aspö Lodsplads. Ved 10 Fods Grunden Kosankari Norra er i 29 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med to Koste. 60° 24' N. Br. 27° 8' Ø. Lgd.

Tyskland. Oderbank. Paa Oderbank er alle Sømærker og Vandstandsmaalere til Brug ved Opmaaling inddraget.

Lille-Bælt. Holsts-Flak. Fra 15de Februar til Udgangen af April 1905 afholdes Skydeøvelser paa Holsts-Flak. Skiver, hvorfra om Natten vises Lanterner, er udlagt paa Flakket. Skibet, hvorfra der skydes, viser en rød Stander og om Natten 3 røde Lanterner og elektrisk Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 4de April til 20de Maj afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Pladsen begrænses af Linjerne Tønde K—8 og Altenbruch Kirke—Tønde 17, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlads. Naar der skydes, ligger Dampere med rødt Flag ude, og paa Batteriet Grimmerhörn er højt Flag B. Fyrskibet „Elbe IV.“ kan være slæbt fra Station. Naar der en Dag ikke skydes, vises rødt Flag fra Cuxhaven Fyrtaarn ud mod Farvandet.

Fyrskibet „Oste-Rif“ er atter udlagt paa Station. Freiburg. Vraget ovenfor Freiburg er afmærket med en grøn Tønde med N.-lig Topbetegnelse og om Natten ligger en Damper, der viser en hvid Lanterne for og en agter 1/2 Kbl. S. for Vraget.

Weser. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne G 1 til G 5 i Ostfriesische Gatje atter udlagt.

Hunte. Om trent fra 13de Marts 1905 er Hunte i c. 3 Uger fuldstændig spærret paa Grund af Jernbanebroens Fuldførelse.

Jade. Fra 15de Marts til 3dje Juni 1905 afholdes Skydeøvelser fra Forterne i Jade. Skydepladsen begrænses af Linjerne Breddeparallellen gennem Tønde 13 og den gamle Pumpestation—Tønde 24 Naar der skydes, hejsses rødt Splitflag paa Forterne, og Pladsen er da spærret for al Sejlads.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lys- og Klokketønden Nr. 13 samt Lystønderne Nr. 16 og Z i Jade atter udlagt paa Station og Vintersømærkerne inddraget.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I Stortemelk er den sorte Lystønde Nr. 5 og den røde Lystønde Nr. 6 atter udlagt.

Zeegat Hoek van Holland. Udgangspunktet for Tidevand-Signalerne ved Zeegat Hoek van Holland er nu 27 Fod.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. Det røde, faste Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 6 paa N.-Siden af Scheur er atter tændt.

Zeegat van Goeree. Vuile eller Hittersche Gat. Vraget af Tjalken, som var sunket mellem Lystønden „Bn. G.“ i Beningen og Stumptønde Nr. 0 i Vuile eller Hittersche Gat, er borttaget.

Nieuwe Maas. Noordgeul. I Noordgeul er den mindste Dybde 18 Fod.

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

Frankrig. Dunkerque. Et Fiskerfartøj er sunket paa den Ø.-lige Del af Dunkerque Red. En Mast er 16 Fod over Vandet. Vraget ligger 7 Kbl. N. 62° Ø. fra Fyret paa Ø.-Molen. 51° 3' 45" N. Br. 2° 22' 45" Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Fyrskibet „Morecambe“, der laa 2,8 Kml. N. 68° V. fra Middleton Taarn, er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lys- og Klokketønde, mærket „Grange buoy“, der ligger 1 Kbl. S. 45° V. fra Fyrskibets Plads, eller 2,8 Kml. N. 71° V. fra Middleton Taarn. 54° 1' N. Br. 2° 58' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Plateau de la Banche. Dampren „Alexandre Bixio“ er sunken paa Plateau de la Banche, 2 1/2 Kbl. N. 17° V. fra Fyrtaarnet. 47° 10' 56" N. Br. 2° 23' 12" V. Lgd.

Spanien. Coruna. Torre de Hercules. Lysøvnens for Fyret Torre de Hercules er 22 Kml. for Blussene, 18 1/2 Kml. for det faste Lys.

Canariske Øer. Las Palmas. La Luz. I La Luz Yderhavn ligger en 19 Fods Grund 2 Kbl. N. 82° V. fra det grønne Fyr paa Bølgebryderens Yderende og i S. 25° V. fra det røde Fyr paa Enden af Catalina Pier. 28° 8' 50" N. Br. 15° 25' 20" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Monroe Island SØ. En 12 Fods Grund ligger i dybt Vand SØ. for Monroe Island, fra Owls Head Fyr overet med Monroe Island NØ.-Kant i S. 35° Ø. og fra Cutters Nubble højre Kant i N. 48° Ø.

Rhode Island. Point Judith. Harbor of Refuge. I Point Judith Harbor of Refuge er udlagt tre rød og sort vandret stribede Spirtønder, saaledes: En Spirtønde ved 9 Fods Pullen 8 1/2 Kbl. fra Bølgebryderens Ø.-lige Arm og 2 1/2 Kbl. fra dens V.-lige Arm. En Spirtønde ved 14 Fods Pullen 4 1/4 Kbl. fra Bølgebryderens V.-lige Arm og 8 Kbl. fra dens Ø.-lige Arm. En Spirtønde ved 13 Fods Pullen 2 1/2 Kbl. fra Bølgebryderens V.-lige Arm og 4 1/4 Kbl. fra dens Ø.-lige Arm.



**New York. Long Island Sound. Execution Rocks Fyr.** En brun, vandret Stribe, 10 Fod lang og 2 Fod bred, 9 Fod over Vandet, vil i Midten af Marts blive malet paa SV.-Siden af Execution Rocks Fyrtaarn i Long Island Sound V.-Ende.

**New York Upper Bay. Robbins Reef.** Den sorte Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og som til Forsøg var udlagt i 23 Fod Vand,  $\frac{1}{4}$  Kbl. N. for Robbin Reef Klokketønde, er inddragen.

**North Carolina. Cape Fear. Frying Pan Outer Shoal.** En Grund med under 17 Fod ligger c. 7 Kml. S. 80° Ø. fra Fyrskibet „Frying Pan Shoal“. Dampskibe bør ikke komme Grunden nærmere end i 10 Fv. og Sejlskibe ikke nærmere end i 15 Fv. Vand.

**Florida. Key West. Southeast Channel.** Den rød og sort vandret stribede Spidstønde ved 17 Fods Pullen i Southeast Channel er flyttet og ligger nu fra East Martello Taarn i S. 22° V., fra Fort Taylor V.-lige Bastion i S. 51° Ø. og fra Key West Fyr i S. 40° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River.** Fyrskibet „South Pass“ Nr. 43 ved Indløbet til South Pass er atter udlagt paa Station og den lodret stribede Fløjtetønde, som midlertidig laa paa Stationen, inddragen. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**Texas. Brazos River Jetty.** Brazos River Jetty Fyr og Taagesignal paa SV.-Dæmningen af Brazos River er permanent ophørt.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Livorno. Meloria NNV.** Et Vrag ligger sunket i 12 Fv. Vand, c. Kml. N. 42° V. fra Fyrskibet N. for Meloria. En Raa er 12 Fod over Vandet.

**Italien Ø.-Kyst. Caorle.** Paa Madonna degli Angeli Klokketaarn, paa Yderenden af Pynten, som strækker sig NØ. ud fra Caorle, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 40 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 45° 36' N. Br. 12° 53' 43" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Kanal von Lesina. Makarska.** Det røde, faste Fyr paa Makarska Molehoved kan ikke tændes med hærdt Vejr. 43° 17' N. Br. 17° 14' Ø. Lgd.

**Kanal von Calamota. Slano.** Slano hvide, faste Fyr, paa Pynt Dolnja, lyser fra V. gennem S. og Ø. til N. 40° Ø., i Kanalen dog kun fra S. 88° V. gennem S. til S. 11° Ø. 42° 46' N. Br. 17° 52' 14" Ø. Lgd.

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

**Røde Hav. Assab. Canale Rubattino.** Baaken Viola Nr. 2 ved Canale Rubattino er bortskyllet.

**Birma. Bay of Bengal.** Fyrskibet „Krishna“ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet „Martaban“, som viser hvidt Et-Blink af 5 S. Varighed hver 45 S. 15° 37' N. Br. 95° 36' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Tandjoeng Priok.** Naar Skibes Signal efter Lods uden for Tandjoeng Priok om Natten besvares fra Land med en Raket, er dette Signal for, at det tillades Skibet at staa ind, og at Lods'en er undervejs ud til det.

**Sumatra V.-Kyst. Simaloer. Hoelawan og Karang.** Et lille Rev, der falder tørt ved Lavvande, ligger fra Hoelawan V.-Pynt i S. 15° V. og fra Karang i N. 47° Ø. 2° 50' 8" N. Br. 95° 59' 18" Ø. Lgd. Mellem Revet og Hoelawan er der over 10 Fv. Vand.

Et lille 2 Fv. Rev ligger fra Hoelawan i S. 44° V. og fra Karang i N. 57° Ø. 2° 49' 40" N. Br. 95° 59' 8" Ø. Lgd. Revet er ikke i Forbindelse med Revet mellem Øerne Karang og Gala Gala.

Et 3 Fods Rev ligger fra Hoelawan Ø.-Pynt i S. 70 V. og fra Kitjiki i S. 35° Ø. 2° 49' 48" N. Br. 95° 58' 30" Ø. Lgd. Mellem Revet og Karang er der over 10 Fv. Vand.

Vand med forandret Farve findes i VNV. fra Penjoe Noord overet med Karang. 2° 49' 45" N. Br. 95° 58' 5" Ø. Lgd.

**Kina. Kupchi Point SV.** Paa Djunken, som laa sunken  $5\frac{1}{4}$  Kml. S. 20° V. fra Kupchi Point, er Masten udtagen. Der er nu 14 Fv. over Vraget. 22° 43' N. Br. 116° 3' 5" Ø. Lgd.

**Korea V.-Kyst. Naju Øer. Moji Do NØ.** En Grund med  $1\frac{1}{2}$  à 2 Fv. Vand, c. 2 Kbl. i Udstrækning, ligger c. 8 Kbl. S. 80° Ø. fra Moji Do yderste N.-Spids. Grunden synes at være Yderenden af et Rev, som strækker sig ca 3 Kml. i ØNØ. fra Øens NØ.-Pynt. 34° 38' 33" N. Br. 125° 58' 45" Ø. Lgd.

## INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. Februar 1905. — Nord- og Østersøfarten. — „Ved Skibets Side“. — Kaptajn Arnold M. Kjelner. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — 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 omdales 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.

(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.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer af 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.

## 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

Et ældre udrangeret større Fartøj, der kan egne sig som Stationskib for en Sejlklub ønskes billigt til Købs. Bille mrkt.: „Sejlklub“ modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor

Aktieselskab.

Fra d. 23.—29. Februar.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Thy] 3 Eftm.  
 Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Falster] 5 Eftm.  
 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 **Veje** [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Masnedsund, Kallehave og Stege** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Reval** [Georgius I] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **London** [Riberhuus] forv. Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgster\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limtjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Island** (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenholffs Plads.  
 Til **Kenigsberg** [Anglo Dane] forv. Eftm.  
 Til **New Orleans** [Kentucky] fra Pølene udfor Larsens Plads.  
 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 **Hamburg** [Maja] Eftm.  
 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).  
 Til **Færøerne og Island** (via Leith) [Ceres] 9 Form. fra Bodenholffs Plads.  
 Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Union] 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 Veje** [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 **Stege 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** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 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** [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 **Arendal, Christiansand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** 8 Morgen.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Windau** [Prejr] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		81	82
Danmark.....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —87	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	80	80	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60
Urania.....	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —19	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	19
Union.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —78	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Højmdal.....		100	101
Østasiatisk.....	101— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	104	104 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		88	91
Nordsøen.....		24	28
Gorm.....		60	—
Torm.....		—	—
Inga.....		69	72
Cimbria.....		75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		26	30
Foren. Bugser-Selsk.....		64	69
Dansk-russisk Dampsk.....		80	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		100	101
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns. Kreditf.....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie.....	97	97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	143 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		122	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		93	95
Sukkerfabr.....	185 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —186	185 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	185 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —128	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128

**Vekselkurser d. 21. Februar 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.75	—

**Notering paa Berlins Børs d. 21. Februar 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	90.10
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	85.50
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.25
4 % — — 1890.....	91.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 26,000, „Carl“ 20,000, „Dannebrog“ 22,000, „Foren. Dampsk.“ 12,000, „Skjold“ 66,000, „Urania“ 10,000, „Østas. Komp.“ 206,000, „Danmark“ 2,000, „Union“ 16,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

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.

## 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“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Eno-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Skonnerten „Alfa“ af Kolding

drægtig 37 Tons Netto, laster c. 90 Tons d. w., bygget paa  
herværende Værft i 1899, er til Salg ved Skibsreder S. L.  
Gynther i Kolding.

Norges ledende Sjøfartsblad

## „Kystens Dagblad“

har dobbelt saa stort Abonnentantal som noget  
andet norsk Sjøfartsblad.

Kr. 2.00 pr. Kvartal ved danske Postanstalter.

**Bedste Annonceblad.**

## Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

Norges Skibsfartsorgan.

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

**Abonnement**

modtages ved alle danske Postanstalter.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-

lige fæste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

## Eiderwerft, Actien-Gesellschaft

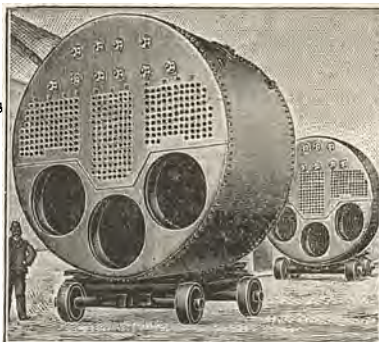
TÖNNING a. Eider

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.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 81622

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillor samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

## ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger  
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ 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 Kreds-  
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Skib til Salg.

En ældre Galease, c. 1000 Cnt. d. w., staaende paa Bed-  
ding ved Fjellebroen, er billig til Salg ved Skibsbygger Fr.  
J. Hoffmann, Ulbølle Mark pr. Vesterskjærninge.

## 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 & Helsingørsk Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers  
anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

Prististe sendes paa Forlangende.

## AXEL LUND

anbefaler sin  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads.  
Telf. Nr. 3.

## 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-  
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.

## 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.

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsildson“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Wonsild“.

## Niels Nielsen

Overretssagfører, Reder.

Vestergade 3.

Kjøbenhavn K.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## 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

## 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 hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (p. aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortødt  
til 180 Øre pr. 1/4 Flaske eller ved Hen-  
delse til

ALBERT B. COHN

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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



# 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.

## Forsikring af Søfolk Effekter

tegnes bedst og billigst i Forsikrings-Aktieselskabet „**DANIA**”  
Holbergsgade 22, København.  
**Agenter antages i Provinserne.**

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

Iste Klases Skræderi og Herreækviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klases Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## 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 H.K.  
**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

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportramme 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.



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR,** Nyhavn 69, København.  
Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Marts 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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 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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt forfaldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Eff.,

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  
speciel 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 Skibsprovianderingsforretning 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



### Forsikring af Søfolk Effekter

tegnes bedst og billigst i Forsikrings-Aktieselskabet „DANIA“  
Holbergsgade 22, Kjøbenhavn.

Agenter antages i Provinserne.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udtører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret Varemærke.  
System Holzappel.  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.  
International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
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 • Vacumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

### 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 Proviensbyer.  
Post-Adresse: Ved Stranden 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

De danske Conservesfabriker.

**J. D. BEAUVAIS**

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
**Swiss Milk**

Usukret

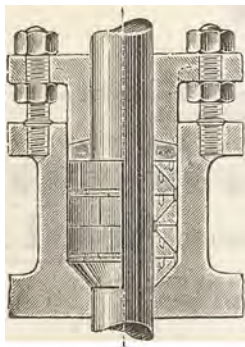
**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

### 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.

### 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.)

### 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.

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.

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.



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

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 2. Marts 1905.

Vi bringer andetsteds i Bladet udførlige Meddelelser om det for vor Skibsfart og vor Sømandsstand saa vigtige Forslag til en Ulykkesforskringslov, der foreligger i Folketinget. Vi har allerede tidligere paapeget, hvorledes Skibsfartens Organisationer gennem deres Fællesrepræsentation havde medvirket ved dette Forslags Udarbejdelse, saaledes at det i Hovedtrækkene var tilfredsstillende for Skibsfarten. Alligevel var der forskellige Ændringer, navnlig med Hensyn til Sejlskibaredernes Stilling og til den Statshjælp, der tænkes ydet den, som man fra Skibsfartens Side maatte ønske foretagne, og dette Ønske fandt sit Udtryk i den omstaaende gengivne Henvendelse til Folketingets Udvalg fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Det vil sikkert i vore Søfartskredse blive hilst med stor Tilfredsstillelse, at samtlige de af Fællesrepræsentationen stillede Forslag til Ændringer er bleven tiltraadte af Udvalget og nu i Mandags med Regeringens Tilslutning vedtagne af Folketinget; særlig blandt Sejlskiberederne vil man paaskønne, at alle de Sejlskibe, der vil falde ind under Loven, vil faa Del i Statstilskudet, og at dettes Maksimumsgrænse er bleven sat betydeligt op. Udvalgets Betænkning saavel som den Forhandling, den var Genstand for i Folketinget, er derfor et Vidnesbyrd om den betydelige Indflydelse, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og dermed de i den staaende Foreninger, har erhvervet sig, og om Regeringens og Folketingets Redebonhed til i denne Sag at komme de fra Skibsfartens Side fremsatte Krav i Møde, en Redebonhed, der sikkert ogsaa vil findes i Landstinget, naar Forslaget nu kommer til dets Behandling. Der synes nu at være den bedste Udsigt til, at Ulykkesforskringsloven vil komme til at foreligge i en saavel for Rederne som for de Søfarende tilfredsstillende Skikkelse.

Desværre kan noget tilsvarende ikke siges om Lovforslaget angaaende Konsulatafgiften. Efter den i Tirsdags foretagne Behandling i Landstinget, hvor et Ændringsforslag om, at den sidste Rest af Konsulatafgiften skulde bortfalde fra 1. Januar 1908, blev taget tilbage, da det ikke fandt Støtte fra Regeringens Side, vil Loven sikkert i en nær Fremtid foreligge saaledes, at Konsulatafgiften nedsættes til Halvdelen af dens nuværende Beløb fra afvigte 1. Januar. Dette Resultat er, som vi tidligere har paapeget, utilfredsstillende, fordi intet kan anføres til Forsvar for vedblivende at bebyrde Skibsfarten med en Afgift af denne Natur, og fordi Afgiftens Betydning for Statskassen umulig kan være en saadan, at man af Hensyn til den skulde behøve at opretholde en uretfærdig Skat eller at være saa varsom, som man her er, naar det gælder at fritage en af vort Lands Hovednæringsveje for en Byrde, der trykker den i Konkurrencen. Lyspunktet ved Sagens Behandling i Rigsdagen er de fra Regeringens Side afgivne Erklæringer om, at den resterende Konsulatafgifts Bortfalden maa anses for at være et Tidsspørgsmaal, og dette betyder forhaabentlig, at denne Bortfalden vil finde Sted i en overskuelig Fremtid. Fra Skibsfartens Side vil man naturligvis glæde sig over at se Afgiften reduceret, men vil paa den anden Side fastholde Kravet om dens fuldstændige

Ophævelse — og man vil efter de Forhandlinger, der nu har fundet Sted i Rigsdagen, kunne gøre det med endnu mere Styrke end hidtil.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har, i Henhold til en paa Repræsentationens Møde i afvigte December Maaned tagen Beslutning, til Regeringen indgivet et Andragende om, at de Søfarten vedrørende Sager i saa vid Udstrækning som mulig maa blive henlagte under Indenrigsministeriet. Repræsentationen har, som vi erfarer, fra Regeringen modtaget et imødekommende Svar, idet Gennemførelsen af en Ordning i den af Repræsentationen ønskede Retning stilles i Udsigt.

Justitsministeren har i Landstinget indbragt et Forslag til Lov om Køb og i Forbindelse hermed et Forslag om følgende ændrede Affattelse af Sølvens § 166: „Den Ret, en Sælger efter gældende Lov maatte have til at hindre Udlevering af Godset eller til at kræve det tilbageleveret, naar Køberen bliver ude af Stand til at betale Købesummen eller undlader at foretage, hvad der i Følge Købet paahviler ham, bortfalder ikke derved, at Køberen har faaet Konnossement.

Er Konnossementet af Køberen overdraget til Tredjemand, har Sælgeren ikke mod denne saadan Ret, med mindre Konnossementet indeholder Forbud mod Overdragelse, eller det godtgøres, at Indehaveren af Konnossementet ved dets Erhvervelse ikke har været i god Tro eller har handlet med grov Ugatsomhed.“

Fhv. Bestyrer af Kjøbenhavns Navigationsskole, Hr. Carl G. F. Schwartz, blev paa sin 80-aarige Fødselsdag, d. 27. Februar, udnævnt til Professor.

Kaptajn i Marinen R. H. Kjølsten er udnævnt til Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet. Kaptajn Kjølsten har i en længere Aarrække arbejdet i Bureauet.

## Dampskibsrederkonferencen i Kjøbenhavn.

Fra alle Sider rejser sig Spørgsmaalet om, hvor meget Værdi man tør tillægge Resultaterne af den internationale Rederkonference i Kjøbenhavn. Med andre Ord: Betyder denne kolossale Sammenslutning noget, eller var det hele kun et Slag i Luften.

Kendsgjerningernes Besvarelse af dette Spørgsmaal foreligger der ganske naturligt kun yderst lidt af endnu. „Shipping Gazette“ Korrespondent i Newcastle-on-Tyne meddeler saaledes, at der allerede er gjort Forretninger, der viser en tydelig Forbedring i Sammenligning med de Rater, der akcepteredes forud for Konferencen, og samtidig er der indløbet Meddelelse om yderligere Tilslutning, dels fra Norge, hvor Mr. Th. Cairns i Nordisk Skibsrederforening har refereret Resultaterne fra Kjøbenhavn og opnaaet enstemmig Tilslutning til, hvad der her blev vedtaget, og dels fra Antwerpen og Hamburg.

Det eneste, man indtil videre har at holde sig til, er vel da Søfartspressens Holdning. Naturligvis, Pressen kan tage fejl i sin Dom; thi det er jo nu en Gang kun Mennesker, der skriver Bladene, men dog forekommer det os, at man, saalænge disses Dom ikke er bleven modbevist gennem Begivenhedernes Udvikling, med god

Grund kan tage Varsel af den sagkyndige Presses Stilling.

„Fairplay“ stillede sig forinden Konferencen meget skeptisk overfor hele Bevægelsen og udtalte endog, at i hvert Fald engelske Redere ikke nærrede noget Ønske om at danne en Sammenslutning med det Formaal for Øje at tvinge Raterne i Vejret, blandt andet fordi man næppe vilde kunne stole paa de udenlandske Redere. Naar engelske Redere alligevel var gaaet med, saa var det ikke for at føre Krig mod engelske Købmænd, men kun for muligvis at hæmme den ruinerende Konkurrence, der hersker mellem engelske og fremmede Redere. Det var mer end tvivlsomt, om der overhovedet vilde komme noget ud af det hele, men alligevel burde man dog maaske lægge Mærke til, at visse Fragtrater fra Østersøen i den sidste Tid havde bedret sig en Smule.

Nu efter Konferencen nøjes „Fairplay“ med at konstatere, at denne har vundet „endog mere Tilslutning, end man havde ventet“.

„Hamburgischer Correspondent“ udtaler i uforbeholdne Udtryk sin Glæde over den overordentlig store Tilslutning og hævder, at der allerede kan paavises gunstige Resultater. Naar Rederne blot lægger al deres Energi ind paa at overholde Minimalfragt-Programmet af Kjøbenhavn, vil Resultaterne af Arbejdet ikke udeblive. Faa Uger vil vise, at Sammenslutningstanken, der nu til Dags under saa mange forskellige Former behersker Erhvervslivet, ogsaa paa dette Omraade vil føre til Fremgang.

„Shipping Gazette“ sammenligner Sammenslutningen med den internationale Sejlskibsrederforening og mener, at den Tonnage, der var repræsenteret i Kjøbenhavn, viser, at Tanken i Virkeligheden har vundet saa at sige absolut Tilslutning overalt. Der er ganske vist ingen Tvivl om, at den Omstændighed, at den enkelte Deltager uhindret kan svigte Forbundet, naarsomhelst det maatte passe ham, altid er et svagt Punkt ved et Forbund, men der synes i det foreliggende Tilfælde at være mer end tilstrækkelig Bevæggrund for Rederne til at holde loyalt sammen; thi medmindre Forretningstilstanden i dette specielle Marked er blevet i høj Grad overdrevet, saa har Rederne i stor Udstrækning mistet Overtaget i deres egen Forretning gennem Fragtspekulanternes Virksomhed. Der er naturligvis ikke noget at sige til, at Folk spekulerer i Fragt lige saa vel som i alt muligt andet. Men naar det kommer til det Punkt, at vore Dages Østersøfart næsten udelukkende foregaar til Fordel for Købmænd og navnlig Agenter, saa synes det at være paa Tide, at Rederne selv søger at tage Sagen i Haand. Man har paa Konferencen fremdraget „The Documentary Committee“, fordi denne viser, i hvad Retning den virkelige Reform maa ligge nemlig i Revision af Befragtnings-spørgsmaalet, og betegner dette end et brydsomt Arbejde, saa maa det dog erkendes, at den planlagte Sammenslutning ser ud til at være stærk nok til at kunne paatage sig en ikke ringe Del af det.

Resten maa nu Tiden vise, og Afgørelsen vil ikke lade vente længe paa sig; thi at Befragterne endnu i dette Øjeblik og forøvrigt saa længe som muligt holder sig tilbage betyder intet. Der skal jo endnu sluttet en Mængde pr. f. o. w., og jo nærmere vi rykker Sæsonens Begyndelse, uden at der er gjort nævneværdige Forretninger, desto sikrere tror vi, at man kan gøre Regning paa et gunstigt Udfald for Skibsfarten, fordi det netop er herigennem, at det afgørende Sammenhold kan og skal konstateres.

## Konsulatafgiften.

Det af Landstinget nedsatte Udvalg har d. 21. Februar afgivet nedenstaaende Betænkning over For-

slaget til Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften:

Under Lovforslagets Behandling i Udvalget har der vist sig almindelig Stemning for i Overensstemmelse med de Forslaget ledsagende Bemærkninger at støtte den danske Skibsfart ved fuldstændig Ophævelse af Konsulatafgiften, men da nogle af Udvalgets Medlemmer deler Regeringens Betæneligheder ved for Tiden at paaføre Statskassen et aarligt Indtægtstab af c. 330,000 Kr. og derfor mener at burde blive staaende ved Forslaget om Afgiftens Nedsættelse til Halvdelen, har man ikke kunnet opnaa Enighed om at gaa saa vidt.

Udvalgets Flertal (Carstensen, Gustav Hansen, Hey, Holger Petersen og Tolderlund) kan ikke paa nogen Maade dele de finansielle Betæneligheder, der næres ved at gøre Skridtet fuldt ud og straks skride til Konsulatafgiftens Ophævelse.

Man har ikke fra nogen Side benægtet, at Billighed taler for at lette dansk Skibsfart for den Byrde, som paalægges af Konsulatafgiften, og med Statsindtægternes nuværende Opgang for Øje formener Flertallet, at man ikke vil kunne undslaa sig for at opfylde Skibsfartens berettigede Krav.

Flertallet er af den Mening, at det Offer, som vilde bringes derved, at Afgiften i sin Helhed straks ophævedes, ikke er af en saadan Betydning for Statskassen, at man skulde vige tilbage for dette, naar det er indrømmet, at et Retfærdighedskrav derved opfyldes, og kan derfor ganske slutte sig til, hvad der i saa Henseende udtales i Bemærkningerne til Lovforslaget og i den Betænkning, som er afgivet af den under 14. November 1899 af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission til Drøftelse af forskellige Skibsfarten vedrørende Forhold. Man bør tilstræbe som det naturligste, at Skibsfarten ligesom andre Erhverv kun betaler Konsulernes Hjælp, naar saadan ønskes, efter en af Udenrigsministeriet fastsat Tarif, medens Statskassen iøvrigt afholder Udgifterne til Konsulatvæsenet.

I Overensstemmelse med denne Opfattelse havde Udvalgets Flertal udarbejdet et Ændringsforslag, der dels tilsigtede Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse allerede fra 1. Januar 1905, dels foreslog nærmere Bestemmelser i Anledning af denne Foranstaltning. Imidlertid har det vist sig, at et saadant Ændringsforslag ikke vil kunne finde Regeringens Tilslutning, og Flertallet har da for ikke at skabe Vanskeligheder for en god Løsning af Spørgsmaalet modificeret sit Forslag saaledes, at man frafalder Kravet om Afgiftens øjeblikkelige Ophævelse, men foreslaar, at denne indtræder d. 1. Januar 1908.

Nedenstaaende Ændringsforslag indskrænker sig da til at udtale dette, medens man gaar ud fra, at Regeringen — hvis Lovforslaget saaledes ændret bliver til Lov til sin Tid for Rigsdagen fremsætter Forslag til Ordning af de øvrige denne Sag vedrørende Forhold.

### Ændringsforslag:

Af Carstensen, Gustav Hansen, Hey, Holger Petersen og Tolderlund:

Der tilføjes et nyt Punktum, saalydende:  
„Fra 1. Januar 1908 bortfalder Afgiften.“

## Søfolks Ulykkesforsikring.

Folketingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring har afgivet Betænkning den 24. f. M. Med denne følger som Bilag følgende Skrivelse af 21. November f. A. fra



### Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Til

Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed.

I Anledning af det i Folketinget af Regeringen forelagte Forslag til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed tillader Repræsentationen sig at rette følgende Henvendelse til det ærede Udvalg.

Som det fremgaar af de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger, har Repræsentationen deltaget i de Forhandlinger, der har fundet Sted om det forinden dets Forelæggelse i Rigsdagen, og der er ved dets endelige Udarbejdelse taget Hensyn til de af Repræsentationen fremsatte Anskuelser og givne Anvisninger. Repræsentationen kan derfor ogsaa i Hovedtrækkene give Lovforslaget, som det nu foreligger, sin Tilslutning, men maa dog meget tilraade, at der med Hensyn til Enkeltheder i det foretages forskellige Ændringer. Af disse skal man i det følgende angive de væsentlige, af hvilke flere allerede er fremdragne under Lovforslagets første Behandling i Folketinget, hvilket ogsaa gælder forskellige mindre væsentlige, som man tør vente vil blive foretagne under Lovforslagets Behandling i Rigsdagen.

I Lovforslagets § 2 bestemmes, at Forsikringen skal omfatte alle de Skibe, der er indførte eller skal indføres i det offentlige Skibsregister, og at lige med saadanne Skibe bliver at anse fremmede Skibe, der er lejede af dansk Reder, for saa vidt de paagældende Skibe har en Brutto Register-Tonnage af 20 Tons eller derover, og Forslagets § 23 lægger Forsikringspligten paa vedkommende danske Reder, der som Arbejdsgiver har Raadighed over det paagældende danske eller fremmede Skib. Herefter vil fremmede Skibes Besætninger, naar Skibet er fragtet af dansk Reder, komme ind under Forsikringen, medens danske Skibes Besætninger ikke vil være forsikrede, saalænge Skibet er bortfragtet til udenlandsk Reder. Det ses af Bemærkningerne til §§ 2 og 23, at disse Bestemmelser er begrundede i Ønsket om, at Besætningen i Skibe, der er fragtede af dansk Reder, ikke skal stilles ugunstigere end Besætningen i danske Skibe, hvilket, hedder det i Bemærkningerne, vilde være „saa meget mere unaturligt, som Forholdet ofte vil være det, at Besætningen paa det lejede Skib af vedkommende danske Rederi er bleven overflyttet fra et dansk Skib til det lejede, fremmede Skib“, og fremdeles er begrundede i Hensynet til at tilvejebringe Overensstemmelse med Lov af 7. Januar 1898 ved at lægge Ansvaret paa den, der har Raadighed over det paagældende Skib. De her opstillede Forudsætninger for de nævnte Bestemmelser er imidlertid ikke rigtige. En Reder bortfrakter sit Skib paa visse nærmere fastsatte Betingelser efter den Fart og den Ladning, Skibet benyttes til. Rederen giver til en vis Grad Befragteren Raadighed over Skibet, men beholder dog altid selv en betinget Raadighed over dette, i alt Fald over Besætningen, der praktisk talt altid følger Skibet, saaledes at en dansk Reder fragter vedkommende fremmede Skib med dets Besætning, og en udenlandsk Reder ligeledes fragter det danske Skib med dets Besætning. Skibet skifter ikke ved Bortfragtning Nationalitet, men vedbliver at sejle under sit Flag, det er derfor udelukket fra at kunne sejle med fuld Besætning af den Nationalitet, til hvilken dets Befragter hører. — Det vil saaledes være meget ubilligt, om den danske Besætning i et dansk Skib skulde miste Forsikringsretten, fordi Skibet tilfældig er bortfragtet til en Udlænding, ligesom der ikke er Grund til at lægge Forsikringspligt paa den danske Reder, der har fragtet et fremmed Skib med dets Besætning; dette sidste vil i mange Tilfælde medføre, at Besætningen vil være forsikret to Gange, nemlig naar den, som f. Eks. i Tyskland, allerede ved Lov er forsikret i Moderlandet.

I Lovforslagets § 2 foreslaas det, i Henhold til ovenstaaende, at lade Sætningen: „Lige med saadanne Skibe bliver at anse fremmede Skibe, der er lejede af dansk Reder (Arbejdsgiver), for saa vidt de paagældende har en Brutto Register-Tonnage af 20 Tons eller derover“ og i § 23 Sætningen: „der har Raadighed over det paagældende danske eller fremmede Skib (jfr. §§ 1 og 2)“ udgaa.

I Lovforslagets § 9 lægges Risikoen ved Virksomhed paa Søen til Redning af Menneskeliv paa Rederen. Dette kan ikke siges at være retfærdigt, idet der her som Regel er Tale om en Virksomhed, der ikke er i Rederens særlige Interesse, men i Samfundets Interesse. Denne Risiko kan desuden i mange Tilfælde, særlig naar Redningsforsøg foretages fra Baad, være meget stor. Det synes naturligst, om Staten overtager saadan Risiko. I en af en engelsk Regeringskommission fornylig afgiven Betænkning behandles bl. a. dette Spørgsmaal, og Kommissionen gør meget rigtigt opmærksom paa, at Sømanden ofte udsætter sit Liv for Fare, uden at dette egentlig kan siges at ske i Skibets Tjeneste; det sker 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 et Redningsforsøg; saadanne Forhold findes ikke paa Landjorden.

I Lovforslaget findes forskellige Bestemmelser, der synes at staa i Modstrid med hinanden. Det bestemmes saaledes i § 12, at Dagpengeydelsen ingen Sinde vedbliver længere end til Aarsdagen efter Ulykkestilfældets Indtræden, men i § 13 fastsættes det, at hvor Tilfældet medfører blivende Nedsættelse af Arbejdsvænnen, vedbliver Dagpengene at løbe, indtil Arbejderforsikrings-Raadets Fastsættelse af Invaliditets-Erstatningen foreligger. Der vil imidlertid kunne forekomme Tilfælde, i hvilke saadan Fastsættelse først vil kunne ske efter over et Aars Forløb, fordi Ulykkestilfældet er indtruffet, medens Skibet befandt sig i langt bortliggende Farvande; det synes da ikke ganske klart, om Dagpengeydelsen skal opføre paa Aarsdagen efter Ulykkestilfældets Indtræden, og det vil i hvert Fald maaske være hensigtsmæssigt at fastsætte en noget længere Frist.

Fremdeles bestemmes i § 14, at Dagpengene under visse Forhold skal udbetales til vedkommende Konsul (Vicekonsul), i § 16, at de kan udbetales til Arbejdsgiveren, og i § 17, at de kan udbetales til Arbejderforsikrings-Raadet, hvilke Bestemmelser synes at staa i Modstrid med § 36, sidste Stykke, hvor det fastsættes, at Dagpenge altid udbetales umiddelbart til den paagældende.

I Lovforslagets § 24 er det fastsat, at der efter visse nærmere fastsatte Regler af Staten bliver at yde Tilskud til Bestridelse af Præmierne for de Redere af Sejlskibe, hvis under Loven henhørende Skibe ikke har en Størrelse af 300 Register-Tons Netto. Repræsentationen maa her meget indtrængende tilraade, at denne Statshjælp udstrækkes til alle Sejlskibe, der falder ind under Loven, hvilket i Følge Bemærkningerne til Lovforslaget vil sige, at yderligere c. 50 Sejlskibe af over 300 Register-Tons faar Tilskud fra Staten (ved Slutningen af Aaret 1903 var disse Sejlskibes Antal 51 — se Bemærkningerne til Lovforslaget Side 14). Det kan ikke erkendes for rigtigt, som anført i Bemærkningerne, at disse større Sejlskibe repræsenterer en moderne Driftsmaade for Søfartsvirksomhed. Tværtimod viser det sig, at disse Skibes Antal Aar for Aar er nedadgaaende, og ingen Del af vor Sejlskibsflaade har saa store Vanskeligheder at bestaa i Konkurrencen som netop de. Hertil kommer, at Sølovens Bestemmelser om syge Søfolks Forsørgelse i Udlandet rammer Rederne af disse Sejlskibe haardest, idet de næsten alle er i oversøisk Fart, hvad der medfører betydelig forøgede Udgifter til denne Forsørgelse. Det vilde derfor være meget ubilligt at unddrage disse Skibes Redere den omtalte Stats-



hjælp, og Repræsentationen tillader sig varmt at anbefale, at den ydes ogsaa dem, hvilken Foranstaltning jo for Staten, henset til disse Skibes ringe Antal, kun vil være af ganske ringe økonomisk Betydning.

Med Hensyn til Størrelsen af det i § 24 omhandlede Statstilskud af højst 5 Kr. aarlig for hver forsikringsberettiget Person, da maa Repræsentationen efter de Oplysninger, der foreligger for den, antage, at det vil vise sig altfor ringe til at yde Sejlskibsrederne en effektiv Hjælp. Det følger af Sejlskibsrederiets hele Karakter og af den overlegne Konkurrence fra Dampskibenes Side, at man maa være yderst varsom med at bebyrde det mere end strengt nødvendigt, og det vilde vistnok være rimeligt, om man, naar Talen er om Ulykkesforsikring for Besætningerne i Sejlskibe, lagde Loven af 3. April 1900 om danske Fiskeres Ulykkesforsikring til Grund for en Lov herom, saaledes at den usikre Del af Risikoen ved Forsikringen blev lagt over paa Staten. Saafremt denne imidlertid ikke er tilbøjelig til at træffe en saadan Ordning, maa det anses for nødvendigt, at det i § 24 omhandlede Statstilskud ansættes højere. Der foreligger ikke Materiale, paa Grundlag af hvilket man med nogenlunde Sikkerhed kan beregne Størrelsen af den Præmie, der vil blive Tale om for Rederne af Sejlskibe, men man har hidtil fra Repræsentationens Side anset det for overvejende sandsynligt, at den vil blive mellem 20 og 30 Kr. pr. forsikringsberettiget Person, og under Lovforslagets første Behandling i Folketinget fremkom Oplysninger, efter hvilke den skulde blive ikke lidt højere. Repræsentationen skal — uden paa Sagens nuværende Stadium at udtale sig om, hvilken Størrelse Tilskuddet formentlig bør have — indtrængende tilraade, at det bliver betydelig højere end fastsat i Lovforslagets § 24.

I Forbindelse hermed skal Repræsentationen gøre opmærksom paa en Vanskelighed, der vil frembyde sig for de Medlemmer af det i § 24 omhandlede Selskab af Rederier under gensidigt Ansvar, der er Ejere af Sejlskibe. Saa længe der nemlig ikke findes nogen Reservefond, af hvilken de fastsatte Erstatninger kan udredes, vil der i et enkelt Aar for Sejlskibenes Vedkommende kunne forfalde større Erstatningsbeløb til Udbetaling, end Foreningen eller de paagældende Medlemmer kan udrede. Sejlskibsrederierne er som Regel ikke i Besiddelse af nogen Reservefond eller paa anden Maade opsparat Kapital, af hvilken de, naar særlig store Erstatningsbeløb kommer til Udbetaling, kan udrede disse. Det vil derfor formentlig være nødvendigt, at der fra Statens Side ydes dem en Hjælp i saa Henseende, indtil den fornødne Reservefond er opsparat, og Repræsentationen tillader sig at henstille til det ærede Udvalg at undersøge og eventuelt forhandle med Indenrigsministeriet om, hvorledes saadan Hjælp mest hensigtsmæssigt kan ydes. Det vil formentlig kunne ske ved et rentefrit, amortisabelt Statslaan til Foreningen eller mulig ved en Statsgaranti, og det vil ikke for Staten betegne noget Offer af større Omfang eller nogen Risiko.

Repræsentationen skal sluttelig tillade sig at oplyse, at den under de Forhandlinger, der har fundet Sted forinden Lovforslagets Fremkomst, har arbejdet for en Ordning, der kunde bringe nøjere Sammenhæng mellem den i Søloven omhandlede Forsørgelse for syge Søfolk og den i nærværende Lovforslag omhandlede, saaledes at der sikredes Søfolk, der rammes af Ulykkestilfælde, en Forsørgelse i samtlige de 13 Uger, forinden Forsørgelsen efter det her foreliggende Forslag vil indtræde, og saaledes, at Udgifterne til Forsørgelsen i disse 13 Uger bares af Rederne, Søfolkene og Staten i Forening. Der vilde herved for Søfolkene Vedkommende tilvejebringes en lignende Ordning som den for andre Arbejdere gældende. Repræsentationen fremhæver ikke dette her, fordi den mener, at der nu, efter at Rege-

ringen har taget sit Standpunkt i Sagen ved Lovforslagets Forelæggelse, skulde kunne være Tale om at tilvejebringe en Ordning i denne Retning. Den nævner det kun, fordi den vilde anse det for heldigt, at Lovforslaget saa vidt gørligt holder Muligheden for en saadan Ordning aaben, hvilket allerede til Dels er sket ved Bestemmelsen i § 24, 2det Stykke, om at Indenrigsministeren kan meddele den i Paragraffens første Stykke omhandlede Forening Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af det Rederi i Følge Sølovens §§ 64, 66, 90, 93 og 98 paahvilende Ansvar.

En Genpart af nærværende Skrivelse har man under D. D. tilstillet Indenrigsministeriet.

I Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen:

D. Torm.

L. Drechsel.

Som Bilag medfølger dernæst Betænkningen følgende af Statens statistiske Bureau til Indenrigsministeriet afgivne Oplysninger om Besætningernes Størrelse m. v. i Sejlskibe:

I Anledning af den fra det ærede Ministerium fremsatte Anmodning om til Brug for Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykker i Søfartsvirksomhed at tilvejebringe Oplysning om 1) Størrelsen af Besætningen (Førere og andre Officerere inkl.) paa her i Landet registrerede eller Registreringspligt undergivne danske Sejlfartøjer paa under 20 Reg.-Tons Brutto og derover samt 2) skønsvise Oplysninger om, hvor stor en Del af Besætningen paa de nævnte Skibe der kan antages at være Familieforsørgere, har Bureauet henvendt sig direkte til samtlige danske Sejlskibsrederier paa 20 Reg.-Tons og derover med Anmodning om for hvert enkelt Skib at faa tilstillet de paagældende Oplysninger paa et i den Anledning udarbejdet Skema.

Det samlede Antal Rederier, til hvilke Forespørgslen rettedes, var c. 1,200, der beskæftigede godt 1,400 Skibe, og Oplysning foreligger fra c. 800 Rederier med godt 1,000 Skibe. Bearbejdelsen af det foreliggende Materiale, hvor man paa Forhaand saa vidt muligt har udskilt Fiskefartøjer, har givet følgende Resultat:

	Besætningens Størrelse.	Heraf Familieforsørgere (?: Personer, som retlig er forpligtede til at forsørge eller som taktisk forsørger andre.)
Kaptajner . . . . .	837	777
Styrmænd . . . . .	539	378
Tømmermænd og Sejlmagere . . . . .	54	12
Hovmestre og Kokke . . . . .	409	39
Matroser og Letmatroser . . . . .	1216	192
Ungmænd og Drengene . . . . .	752	
Ialt . . . . .	3807	1398

Til Vurdering af ovenstaaende Talrækker skal man tilføje, at Tallet paa Besætningens Størrelse maa antages at angive Maksimum, idet Besætningerne paa de oplagte Skibe er medtagne fuldt ud, uden Hensyn til at Mandskab herfra kan være gaaet over paa andre Skibe, medens derimod Antallet paa Familieforsørgere maa antages at betegne et Minimum, navnlig fordi Rederierne ikke altid har vidst Besked med Mandskabets Forsørgelsesforhold.

Vil man overføre Resultatet fra de foreliggende Oplysninger, som Bureauet ved sin Bearbejdelse har for-

delt i Grupper efter Skibenes Størrelse, til at gælde Landets hele Sejlskibsflaade paa 20 Reg.-Tons og derover, en Slutning, der maa anses fuldt ud forsvarlig, baade naar henses til Mængden af indkomne Besvarelser og til disses proportionale Fordeling paa de enkelte Landsdele og paa Skibenes forskellige Størrelsesgrupper, faas som Hovedresultat, at det samlede Mandskab paa Danmarks Sejlskibe paa 20 Reg.-Tons Brutto og derover (bortset fra 265 Fiskerfartøjer) kan anslaaes til c. 4,800, hvoraf c. 1,900 var Familieforsørgere.

### Udvalgets Betænkning

giver først en Oversigt over Lovforslagets Indhold og Principer.

Udvalget slutter sig til det af Regeringen udtalte Ønske om, at Spørgsmaalet om Forsikring for Besætningen i Skibe under 20 Tons snarest løses gennem en Udvidelse af Loven om Fiskeres Forsikring. Af de Ændringer, Udvalget eller dets Fler-tal foreslaar i Lovforslaget, gaar de vigtigere ud paa følgende:

Forsikringen skal ikke omfatte fremmede Skibe, der er fragtede af dansk Reder, medens den skal omfatte danske Skibe, der midlertidigt er bortfragtede til fremmed Reder.

Forsikringsretten i Tilfælde af Hjemsendelse i Henhold til Søloven vedbliver, hvad enten Hjemsendelsen foregaar med dansk eller fremmed Skib.

Erstatninger, der udredes for Ulykker, der bevislig indtræffer ved Virksomhed paa Søen, sigtende til Redning af Menneskeliv, foreslaas godtgjorte det paagældende Forsikrings-selskab af Statskassen. Udvalget mener, at den Almeninteresse, der knytter sig til Redning af Menneskeliv, vil kunne begrundes, at Staten i dette Tilfælde overtager Risikoen helt.

Efterlader den Forsikrede, der omkommer ved Ulykkestilfældet, sig hverken Enke eller Børn, skal der kunne tillægges andre, hvem han forsørgede, eller til hvis Forsørgelse han ydede Bidrag, en af Arbejderforsikrings-Raadet nærmere fastsat Sum, dog ikke over 800 Kr. for hver enkelt af de forsørgede.

Statens Tilskud til de Redere af Sejlskibe, der indtræder i det i Lovforslaget forudsatte gensidige Forsikrings-selskab, udvides til at omfatte alle Sejlskibe over 20 Tons i Stedet for, som foreslaaet, kun Sejlskibe mellem 20 og 300 Tons, og Maksimumstilskudet for hver forsikringsberettiget Person forhøjes fra de foreslaaede 5 Kr. til 12 Kr. Udvalget udtaler herom, at det foreslaaede Maksimum af 5 Kr. maa anses for at være ansat for lavt. Sammenholder man Antallet af de ved Søulykker og Søs-kader i dansk Sejlskibsfart i den sidste Femaarsperiode indtrufne Dødsfald med det af statistisk Bureau opgivne Antal af Familieforsørgere, som falder paa det hele Antal Søfolk i danske Sejlskibe over 20 Tons, fremkommer der en Nettopræmie for Død, som med Tillæg af den efter de tyske Erfaringer med Hensyn til Invaliditet for Søfolk i Sejlskibsfarten sandsynlige Nettopræmie for Invaliditet og med et rimeligt Tillæg for Udgifter til Dagpenge og til Administration m. m. giver en Bruttopræmie af mindst 25 Kr. pr. Hoved, hvilket Beløb ogsaa stemmer med det af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart anslaaede. Under disse Omstændigheder og under Hensyn til de trykkede Forhold, hvorunder Sejlskibsfarten i det hele arbejder, anser Udvalget et Maksimumstilskud af 12 Kr. som passende.

Paa ethvert Skib skal være opslaaet et paa Dansk og Engelsk affattet Uddrag af Lovene, indeholdende

Besætningens Rettigheder og Forpligtelser efter Loven, og Skibsføreren skal være i Besiddelse af mindst ét Eksemplar af Loven, som enhver af Besætningen kan forlange udlaant til Gennemsyn. Under Forhandlingerne herom har Udvalget haft Opmærksomheden henledt paa den Mulighed, som kan fremkomme derved, at en tegnet Forsikring ikke holdes i Kraft af Forsikringstageren. Udvalget bemærker herom, at det har været Forslagets Hensigt saa vidt muligt at sikre de forsikringsberettigede Søfolk mod at gaa Glip af den dem tilkommende Erstatning, og dette er søgt opnaaet ved at paalægge Rederen at afgive sin Risiko til et anerkendt Forsikrings-selskab og ved paa forskellig Maade at fremtvinge denne Forpligtelses Opfyldelse. Imidlertid vil det Tilfælde let kunne indtræffe, at Forsikringen er i Orden paa den Tid, da et Skib forlader dansk Havn, men at Rederiet derefter undlader Betalingen af de efterfølgende Præmier, uden at Skibets Besætning formaar at skaffe sig nogen Kundskab om, hvorvidt Forsikringen er i Kraft eller ikke. Udvalget har ment, at det vilde være vanskeligt i selve Loven at træffe Bestemmelser, som værner imod, at en Forsikring paa denne Maade ophører, men har dog anset det for rigtigt at henstille til Regeringen at give Arbejderforsikrings Raadet Paalæg om, at det ved Godkendelsen af de anerkendte Selskabers Vedtægter for Ulykkesforsikring af Søfolk i Henhold til Loven har Opmærksomheden henvendt paa, at disse Vedtægter indeholder Bestemmelser, der saa vidt muligt forhindrer, at en Forsikring bliver illusorisk ved Udeladelse af Præmiebetaling. Dette kan bl. a. ske ved, at Vedtægterne indeholder Bestemmelser om, at Forsikringen, trods Undladelse af Præmiebetaling, holdes i Kraft for en vis længere Periode, hvorved da Forsikrings-selskaberne atter kan holde sig skadesløse ved den dem tilkommende Søpanteret og Fortrinsret i Skyldnerens Bo i Forbindelse med passende Bødebestemmelse.

Loven foreslaas at skulle træde i Kraft d. 1. April 1906 i Stedet for, som foreslaaet, d. 1. Januar s. A.

## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Marts danner Overgangen til Foraaret, og om den end er ret stormfuld, saa er den dog, med Undtagelse af Golfstrømsgebetet Vest for 50° V. Lgd., betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Den procentvise Hyppighed af Storme paa Damperruten til New York stiller sig for Februar og Marts paa følgende Maade:

V. Lgd.	70°-60°	60°-50°	50°-40°	40°-30°	30°-20°	20°-10°
Februar	22	18	30	29	21	17
Marts	21	24	18	18	14	12

Troen paa Jævndøgnstormene har derfor ingen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende.

Det laveste Luftryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Midten af Oceanet ved 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker som om Vinteren stærke nordvestlige Vinde.

N Ø. Passaten blæser nu frisk ogsaa paa den afrikanske Side, i hvert Fald naar den i Marts her sin holdsvis største Styrke i hele Aarets Løb. Hyppigheden af Støvfald og usigtbar Luft er, sammenlignet med

Februar, taget betydeligt af. Den ækvatoriale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed; Stillebæltet er meget smalt, og S.Ø. Passaten træffer man i Almindelighed først paa Syd Bredder.

Kystvinden forholder sig i store Træk som i Februar, dog maa man mærke sig de vestafrikanske Tornados, der forekommer langs hele Guineakysten fra 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og desuden i November) oftest som hæftige Uvejrbyger mellem NØ.—SØ. Disse Tornados, i hvilke man ofte iagttager Vindstyrker indtil 8 eller 10 efter Beauforts Skala, er karakteristiske for Begyndelsen (og Slutningen i November) af den sommerlige SV. Monsun.

Taa ge tiltager kun meget lidt i Hyppighed i Marts; derimod strækker den sig paa 50° V. Lgd. paafaldende langt mod Syd. For de internationale Damperruter regner man Øst for 45° V. Lgd. omtrent 1—3%, hvorimod man Vest for denne Meridian og indtil den amerikanske Kyst maa regne med mindst 7%. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden forekommer Taa ge næsten ikke mere.

Is. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned Amerika-Dampernes udgaaende Rute og strækker sig fra 47° N. Brd., 47° V. Lgd. til 42° 5 N. Brd., 53° V. Lgd. Fra nu af er det i høj Grad nødvendigt at have Opmærksomheden henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der sidst i Januar set en Del Is paa New Foundlandsbanken. St. Johns meldte d. 2. Februar kun Sydkysten af New Foundland isfri; Nord- og Østkysten var indtil langt ud paa Bankerne blokeret af uigennemtrængelig Pakis. Ved Kysten af De forenede Stater var Isforholdene i Begyndelsen af Februar usædvanlig besværlige.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med temmelig kraftig Strømsætning mod Vest; tydelige østgaaende Modstrømme er dog fremherskende i de store Bugter ved Costa Rica, Columbia og Honduras. Under Sydkysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst meget sjældnere. I Meksikogolfen forekommer alle mulige Strømsætninger mellem hverandre, og i Florida Strædet træffer man Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Kml. i Etmaalet.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt Mandagen d. 20. Februar aarlig Generalforsamling i Odense. Der var mødt Delegerede fra alle Kredse paa nær 2. Tilstede var endvidere Hovedbestyrelsens Sekretær, Redaktør L. Drechsel m. fl.

Efter at Formanden, Kaptajn Jensen, Kjøbenhavn, havde aabnet Generalforsamlingen, gav

Sekretæren, Mægler Nicolaisen, Aarhus, forskellige Meddelelser. Han mindede om det i Fjor indgivne Andragende om Mastepengene i Kjøbenhavn. Der var gennem Hovedforeningen indløbet et Svar, som Taleren oplæste, og som formentlig betød en betydelig Nedsættelse. Ligeledes ønskede man i Fjor at faa Forholdene i Løgstør Kanal ordnede, bl. a. ved Ophævelse af Lodstvangen, hvad Ministeriet imidlertid hverken helt eller delvis kunde gaa med til. Overfor et Andragende om Forbedringer ved Indsejlingen til Randers havde Ministeriet approberet, at der i Foraaret 1905 skulde foretages Forandringer, saaledes at de paaklagede Mangler blev afhjulpne. Derimod havde man ikke modtaget noget Svar paa Andragendet om Forbedring af Fyret paa Aarhus Havns søndre Mole.

Der er sket Afprøvning af Kyholm Rende ved Samsø, men iøvrigt er man ikke bleven imødekommet med Hensyn til Ønskerne om forskellige Sømærker. — En Lystønde ved Anholt kunde være nyttig, men andre Ting i Kattegat var vigtigere, og Tønden er desuden nu ikke saa nødvendig som tidligere. Ønsket om Lysprikker og Afmærkning ved Knebel og Kalø Vig vil af Hovedforeningen paany blive forebragt Ministeriet.

Hr. Nicolaisen forelagde derefter i sin Egenskab af Afdelingens Kasserer Regnskabet\*).

Inden man gik over til Dagsordenen, drøftedes end nyligt faldne

### Højesteretsdom angaaende Losning,

i Sagen Aalborg Oljemølle kontra „Mary Stoffer“. Spørgsmaalet forelagdes af Sekretæren, Hr. Nicolaisen, der mindede om Sagens Forløb. Kaptajn Stoffer havde som bekendt tabt ved Underretten, vundet ved Overretten og atter tabt ved Højesteret.

Kaptajn H. C. Andersen, Aarhus, fandt, at Dommen havde beredt alle, som havde praktisk Forstaaelse af det paagældende Forhold, en sørgelig Overraskelse. Ingen Skibsfører havde Magt over, hvor langt Skibet kan komme til at ligge under Bolværket.

Kaptajn Th. Nielsen, Rødvig: Hvorledes skal vi faa Midler til at ændre dette Forhold? Vi maa vist gaa vore Certepartier og Konnossementer godt igennem.

H. C. Andersen: Vi maa tage Forholdsregler i Forening — ikke blot Danmark alene — saa kan vi maaske naa noget, som da i sin Tid Vægtgarantien blev slaet ihjel.

Sekretæren: Saa længe vor Modpart ingen Modtræk gør, er det vanskeligt for os at foretage noget. Der er vist intet Steds gjort Fordring paa en Losning som her berørt.

H. C. Andersen: Vi maa kunne væрге os mod mulig Chikane.

Kaptajn Iversen, Nyborg: Kan der ikke nedsættes et Udvalg til at arbejde sammen med vore Handelsforeninger og opnaa en Overenskomst.

Redaktør Drechsel: Spørgsmaalet er gammelt, idet Rederiforeningen i sin Tid førte aarlange Forhandlinger derom med Handelsforeningerne. Da kunde vi have faaet et Resultat, som maa synes gunstigt, men Rederiforeningen vilde ikke gaa til en Overenskomst. Den nu faldne, mærkelige Højesteretsdom har dog bragt ét Gode, nemlig noget mere Klarhed. Det nu skabte Forhold vil bestaa, til Søløven ændres. Taleren synes, at man har den Udvej at faa Hovedforeningen til at genoptage Forhandlingerne med Handelsforeningerne. Saa er der Mulighed for at faa afværget de skadelige Følger af denne Dom.

H. C. Andersen er uenig med Redaktør Drechsel. Forhandling er næppe heldig; saa maa vi vist hellere benytte de nuværende mindelige Forhold. Det er kun Chikane, vi maa væрге os imod.

Kaptajn Nielsen, Svendborg, er enig med Andersen.

Redaktør Drechsel: Kaptajn Andersen gaar ud fra, at Dommen ikke vil gøre Skade, idet Købmændene ikke vil udnytte den i Skibenes Disfavør. I saa Fald

\*) Af Pladshensyn har vi dels maattet udskyde Regnskabet til næste Nummer og dels maattet gøre Brud paa den Rækkefølge, i hvilken de refererede Æmner behandles paa Generalforsamlingen. Red.

var der naturligvis ikke Grund til at foretage noget. Men Dommen er jo først nylig falden, og Handelsforeningerne har derfor ikke ret faaet Tid til at tage Sagen op.

Paa Forespørgsel af Kaptajn Jensen, Nyborg, oplyses det, at Højesteretsdommen intet siger om, hvor højt et Skibs Lossegrejer skal række.

Kaptajnerne Christensen, Aarhus, og Mich. Nielsen, Aarhus, sluttede sig til Andersen, medens Iversen anbefalede at se Tiden an endnu et Aar.

Det vedtoges, at hvis et lignende Tilfælde som med „Mary Stoffer“ skulde indtræffe for et af Foreningens Medlemmer, overtager Foreningen efter Bestyrelsens Samtykke Sagens Gennemførelse, eventuelt gennem alle Instanser.

#### Søfolks Ulykkesforsikring.

Redaktør Drechsel: Dette Punkt skiller sig fra de øvrige ved den betydelige øjeblikkelige Interesse, det har. Der foreligger jo i Rigsdagen et Forslag om Søfolks Forsikring. Andragende herom er oprindeligt fremkommet fra Sejlskibsrederi-Foreningen, der paa sin Generalforsamling i Svendborg i 1900 vedtog at andrage desangaaende. Omtrent for 3 Aar siden modtog man Udkast til Lov, og Forhandlingerne resulterede i nærværende Lovforslag. I dette er den, der ejer Skibet, gjort ansvarlig for Ulykker blandt dets Besætning. Vi hævdede, at det var uforsvarligt at lægge saa store Byrder paa Sejlskibsrederne alene. Staten var dog bestemt imod, at de forhyrede Søfolk betalte noget. I Følge det af Regeringen i Begyndelsen af indeværende Rigsdagssamling i Folketinget forelagte Forslag ydes der som Statens Forsikringsbidrag til alle Redere af Sejlskibe paa under 300 Tons 5 Kr. pr. Mand om Bord. Tallet 5 er vistnok valgt næsten paa Slump. Vi har i Udlandet foretaget Undersøgelser og fandt, at 5 Kr. er et altfor ringe Beløb, hvilket det paagældende Folketingsudvalg er gjort opmærksom paa. Der vil forhaabentlig ogsaa blive foreslaaet betydeligt mere fra Staten.

Det er altsaa en betydelig Byrde, der lægges paa Rederne, men Staten vil som sagt hjælpe til at bære den. Selv om enkelte Byer med Hensyn til Forsikringens Ordning nok kunde danne selvstændige Kredse, er det sikkert heldigt, at Loven forudsætter, at alle Landets Sejlskibsrederier danner en fælles Forening. Rimeligvis vil Forslaget blive vedtaget i Aar, saa den betydningsfulde Lov træder i Kraft i næste Aar.

Alle Skibe under 20 Tons medtages ikke i Loven, idet Ansvar ved disse bliver for stort for Enkeltmand. For disse Skibe vil der forhaabentlig blive truffet en særskilt Ordning, saa de gaar ind under samme Forsikring som for Fiskerfartøjer.

Taleren finder, at Regeringen fortjener Paaskønnelse for dette vigtige Lovforslag, ved hvilket der naas et betydeligt Fremskridt, idet alle Søfolk, der farer paa Søen, bliver forsikrede mod Ulykker.

Kaptajn Hansen, Faxe: Naar Skibets Fører er Reder, kan han saa ogsaa forsikres.

Redaktør Drechsel: Ja, paa Smaaskibe kan Føreren som Ejer ogsaa forsikre sig.

Kapt. Andersen fandt, at hvis man slap nogenlunde billigt, var denne Lov et overordentligt Gode.

Kaptajn Albertsen, Marstal: Det er godt, men Byrden maa ikke være for stor, da vi saa ikke kan bære den.

Kaptajn Hansen: Hvorledes gaar det med fremmede Søfolk paa danske Skibe?

Formanden omtalte, hvorledes han tidligere ved Henvendelse til en Agent havde faaet den Besked, at Forsikringen koster 28 Kr. pr. Mand.

Kaptajn M. Nielsen, Aarhus: Selv om vi nu skal give 10 Kr. pr. Mand, maa det anses for et Gode.

Albertsen: Naar Staten giver 5 Kr., slipper vi ikke med 10.

Nielsen, Rødvig, anbefalede Tilslutning til Forslaget.

Hansen var ogsaa tilfreds, men ikke saa meget nu som før, da Tanken kom frem som en Slags Hjælp til Selvhjælp, saa Folk og Skib betalte lige meget, og Staten overtog Forsikringen. Nu lader Staten os forsørge Folkene og giver os bagefter et Tilskud.

Redaktør Drechsel: Vi har jo hele Tiden arbejdet for, at at Byrden ikke bliver for høj. Der er, som allerede nævnt, den Vanskelighed, at man ikke véd, hvad det vil koste. D'Herr. kan dog nære godt Haab om, at Tallet 5 vil blive forhøjet. Hvis Statsbidraget viser sig for ringe, vil det sikkert senere blive forøget. Det er absolut Statens Mening, at Sejlskibsrederne kun skal betale en rimelig Afgift. — De fremmede Søfolk skal holdes forsikrede, hvis de tilhører en Nation, paa hvis Skibe danske Søfolk er forsikrede. Taleren tror ikke, at der efter Erfaringerne i Udlandet kan blive Tale om over 20 Kr. pr. Mand paa Smaaskibe i indskrænket Fart. Taleren mener selv, at hvad der overstiger 10 Kr. er det ikke rigtigt at lægge paa disse Skibes Redere.

Efter en Udtalelse af Kaptajn Hansen, Faxe, bemærkede Redaktør Drechsel endvidere, at der ikke i Lovforslaget er Tale om en blivende Forsørgelse, men om en bestemt Sum, hvis den Forulykkede har Efterladte. For Resten er der jo mange danske Søfolk, der ikke har forsørgelsesberettigede Efterladte.

Under den fortsatte Forhandling foreslog Kaptajn Hansen, at der gjordes Forsøg paa at faa Søfolkene til at bidrage.

Kapt. Andersen anbefaler, at der andrages om, at Skibe paa indtil 60 Register-Tons kun skal betale 5 Kr. I disse Skibe er nemlig gerne Føreren Reder.

Redaktør Drechsel fraraader dette. Alle Bestræbelser for at faa fastsat, at Folkene skal bidrage, var strandede. Hvorfor skal Grænsen forhøjes til netop 60 Tons og ikke til 100 eller 150 Tons? 20 Tons-Grænsen er vist ganske heldig, da Skibe paa 20 til 60 Tons næsten alle gaar i Fragtfart, men Skibe under 20 Tons er Stenfiskerbaade o. lign. Taleren tror, at en Henvendelse om de 60 Tons vil skade mere end gavne.

Kapt. Christiansen, Odense: Skibene paa under 60 Tons har vi intet at gøre med.

Redaktør Drechsel: Netop derfor er der ingen Grund til at sætte Grænsen op fra 20 til de ganske vilkaarlige 60. Taleren fraraader denne Forhøjelse.

Andersen: Skibe paa 100 Tons er gerne Rederiforetager, men vi er smaa, og for os er det en Livsbetingelse ikke at faa ny Byrder.

Under den fortsatte Forhandling anbefalede Nielsen, Svendborg, 50 Tons-Grænsen, medens Formanden fandt 100 Tons-Grænsen bedre end 60 Tons.

Redaktør Drechsel: Om Grænser kan der altid diskuteres, og der er mange Hensyn at tage i en Ulykkesforsikring. De store Skibe har gennem Sølovens Forpligtelser med Hensyn til Sygepleje en klækkelig Byrde at bære; man kan ikke lægge alt over paa dem. Taleren

tror fremdeles, at man let kan forkludre Sagen ved at gribe ind nu.

Kapt. Andersen havde aldrig villet bebyrde de større Skibe, men blot hævde, at de smaa ikke maatte overbebyrdes.

Kapt. Christiansen, Odense: Kan vi ikke komme til 60 Tons, betyder Loven intet Gode for os.

Kapt. Christensen, Aarhus, slutter sig fuldt ud til Redaktør Drechsel.

Kapt. Hansen, Faxø, anbefaler at bede Rederiforeningen arbejde for det bedst mulige Resultat.

Redaktør Drechsel imødegaar Andersens Paastand om, at 60 Tons-Grænsen er bedre end 20 Tons. Det er Lovens Hensigt at ramme Arbejdsgivere, der har Folk i deres Tjeneste; der bliver da Overensstemmelse med Ulykkesforsikringsloven for Industrien. Taleren tror, at de store Skibe endeligt kan frygte mere for Byrden end de smaa Skibe.

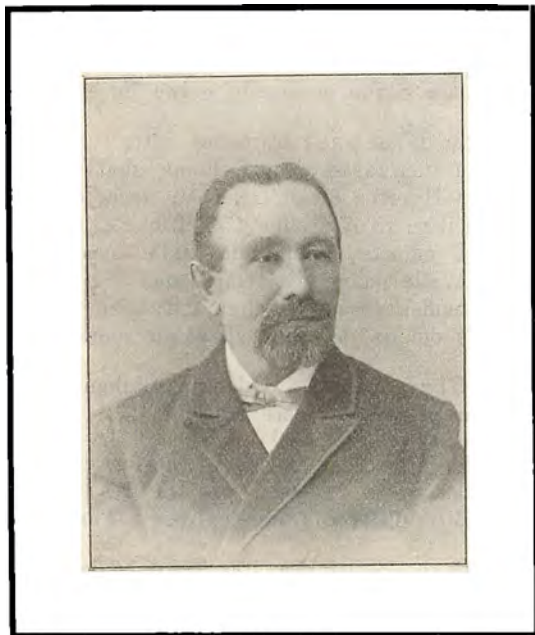
Kapt. Andersen hævder, at Byrden bliver forholdsvis større for de mindre Skibe, fordi et Skib paa 60 Tons har 4 Mands Besætning, medens et Skib paa 150 Tons har knap 6 Mand.

Forhandlingen afsluttedes, uden at der blev taget nogen Beslutning.

(Sluttes).

## Fhv. Skibsfører Niels Peter Hansen,

der var Indehaver af en betydelig Stevedorforretning i Kronstadt, er under sit Vinterophold her i Byen afgaaet ved Døden.



Den Afdøde, der var født i Præstø og naaede en Alder af henimod 70 Aar, førte i sin Tid Briggen „Hiram“ af Kjøbenhavn. Senere var han ansat i forskellige Forretninger i St. Petersborg og Kronstadt, deriblandt det kendte Firma Hans Smith.

I Aar vilde han have opgivet sin Forretning og trukket sig tilbage.

Niels Peter Hansens gæstfri Hjem vil blive savnet af Skibsførere og andre, der ved Ophold i St. Petersborg og Kronstadt har haft Lejlighed til at lære denne Mand at kende.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 55/1903, afsagt d. 22. Februar 1905. Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-entreprise imod Firmaet C. K. Hansen for S/S „Hawarden“.

Dampskibet „Hawarden“, der var 1,732 Brutto og 1,085 Netto Tons, afgik d. 16. Maj 1903 fra Søderhamn med en til Zaandam bestemt Ladning Træ. Paa Rejsen gennem Østersøen fik Skibet noget Styrbords Slagside, formodentlig fordi man særlig havde brugt Kul fra Bagbords Bunkers. Den 18. Maj gik Skibet ind til Kjøbenhavn, hvor det ved C. K. Hansens Kulplads indtog 60 Tons Bunkerkul. Der indladedes først i Bagbords Bunker, hvorefter Skibet rettede sig, men derefter lagde det sig over til Bagbord, uagtet der i alt fyldtes 10 Tons mere i Styrbords Bunkers. Da Skibet d. 19. skulde afgaa ca. Kl. 11 Form, viste det sig, at det var kommet paa Grund med Bagbords Kimming. Man maatte have en Bugserbaad til at slæbe Skibet fri. Ca. 10 Minutter efter at Skibet havde forladt Bolværket, og da det lige var kommet ud af Yderhavnen, meldtes der fra Maskinen, at der var Vand baade i Fyrrum og Maskinrum, hvilket hurtig steg, ligesom Bagbords Slagsiden tog til. Da man paa Grund af Slagsiden ikke, saaledes som Sugerøret var anbragt, kunde komme til at pumpe Vandet ud med Skibets egen Maskine, og da man derhos mente, at der var stor Fare for, at Skibet kunde kæntrø, vendte man tilbage til Havnen, hvor Skibet fortøjedes i Nærbeden af Kulhavnen med Stævnen i Nord. Efter mundtlige Forhandlinger med C. K. Hansen sendte dette Firma telefonisk Bud til Bjærgningsentreprisen om hurtigst mulig at yde Assistance, saa at „Hawarden“ kunde blive udpumpet. Bjærgningsdamperen Em. Z. Svitzer, som netop laa ved Nyhavn med Dampen oppe, gik ud til „Hawarden“, der da havde c. 30<sup>0</sup> Bagbords Slagside og c. 4 Fod Vand i Maskinrummet. Der oprettedes ingen Kontrakt, men Svitzers Tank-Slange førtes ned i „Hawardens“ Maskinrum, hvorefter man c. Kl. 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Eftm. begyndte at pumpe, dog uden videre Resultat. Svitzers 8" Centrifugalpumpe blev da taget i Brug og dens Slanger førtes om Bord i „Hawarden“. Vandet var nu steget til c. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod og Slagsiden til c. 40<sup>0</sup>, saa at Søen gik langt ind paa Welldækket. Der blev arbejdet med Centrifugal-pumpen til Kl. 7 Eftm. Paa Grund af Afstanden gav Centrifugalpumpen kun en Fjerdedel eller Halvdelen af den Vandmængde, den normalt plejede at give. Skibet rettede sig imidlertid efterhaanden op, og efter Kl. 7 pumpedes kun af og til. Kl. 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Form. d. 20. Maj hørte Pumpningen op, da der ikke var mere Vand at tage. I Løbet af Formiddagen pumpedes Skibet helt læns med dets egne Pumper.

Den 19. har Svitzers Dykker været nede for at undersøge Skibets Bund, men uden Resultat paa Grund af Vandets mudrede Tilstand.

Samtidig med Pumpningen var der, tildels i Henhold til Udtalelser af to udmeldte Synsmænd, losset en Del Dækslast ialt c. 60 Standard.

Den 20. Kl. 11 gik „Hawarden“ med egen Maskine, men ledsaget af Em. Z. Svitzer ud paa Stubben, hvor en Dykker undersøgte Bunden uden at finde nogen Skade, og Kl. 4 Eftm. vendte Skibet tilbage til Havnen.

Samme Dag tilraadte Synsmændene, at man for nærmere at kunne undersøge, hvorfra Lækagen skrev sig, skulde losse Røsten af Dækslasten. Efter at dette var sket i Frihavnen kom Synsmændene igen om Bord og



fandt en mindre Lækage paa Fordækket. Skibet fik Sedygtighedsattest, dog at det slet ingen Dækslast maatte tage med. Hvad Lækagen i Maskinrummet angik, formentede Synsmændene, at denne skrev sig fra, at en Bundhane ved Forsømmelse havde staaet aaben i nogen Tid.

Efter Losningen paa Bestemmelsesstedet fandtes der i Nr. 2 Tank en Lækage foraarsaget ved, at Pakningen i Dækslet i et af Mandehullerne paa Bagbordsside næsten var helt dreven ud, hvad man antog skrev sig fra, at Bagbordssiden havde trykket imod Grunden ved Kulindtagningen i Kjøbenhavn.

I Mangel af Enighed om Betalingen traf man Aftale om at bringe Spørgsmaalet ind for Sø- og Handelsretten. Svitzer forlangte da under den anlagte Sag Kr. 20,000 + Renter og Sagsomkostninger, medens C. K. Hansen paastod Frifindelse imod at betale Kr. 1,500—2,000 uden Renter og Omkostninger.

I Anledning af en fremkommen, men senere frafaldet, Indsigelse imod en af Dommerne i Sø- og Handelsretten begrundet paa, at han var Suppleant til den permanente Voldgiftskommission, udtalte Retten, at den Omstændighed, at et Medlem af Retten er Medlem af den omtalte Voldgiftskommission for andre Bjærgningssager ikke efter hvad der foreligger ses at kunne medføre Inhabet i Svitzers Sager for Sø- og Handelsretten.

Uden nærmere at komme ind paa de forskellige ikke oplyste Punkter ved selve Sagen eller paa Spørgsmaalet, om der forelaa egentlig Bjærgning eller ej, fandt Retten under Hensyn til samtlige Omstændigheder — Ladningens Værdi var c. Kr. 100,000, Skibets mellem Kr. 110,000 og Kr. 150,000 — at der burde tilkendes Svitzer en Betaling af Kr. 12,000 med Renter og Kr. 200 i Sagsomkostninger.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der for saa at sige alle de hjemgaaende Markeders Vedkommende desværre kun Flovhed og Tilbagegang at konstatere, og i adskillige Retninger har det endog været forbundet med betydelig Vanskelighed overhovedet at faa en Last. Sortehavet etc. er f. Eks. saa flovt som sjældent eller maaske aldrig tilforn, særlig de russiske Havne, hvortil Korntilførslerne for Tiden er overmaade sparsomme som en Følge af det store Beslag, der fra Regeringens Side lægges paa Jærnbaneanmateriellet, endvidere viser Nordamerika ualmindelig lidt Liv for Øjeblikket, og meget lave Rater har været akcepterede. Der er ingen Tvivl om, at der er alt for megen ledig Tonnage til at møde det nuværende Begær, men ikke desto mindre sættes der stadig ny Tonnage i Vandet, og det vil blive en vanskelig Op-gave for Rederne at faa alle disse mange Skibe til at betale sig, hvis der ikke bliver betydelig større Efter-spørgsel efter Rum. Det er jo overordentlig store Kapitaler, der nu ogsaa herhjemme er bundne i Skibe, men tager man de usle Fragter i Betragtning, tør man vel nok sige, at langt den overvejende Del af de danske Dampskibsselskaber har klaret sig forholdsvis ordentlig, omend kun enkelte af dem vil kunne give noget Udbytte til Aktionærerne, hvilket de efterhaanden fremkommende Regnskaber viser.

Det østlige Marked har ikke fragtet meget undtagen for Ris, og Raten fra Burma var oppe paa 24/ O. C. pr. Marts/April, men gik atter ned til 23/9, som nu er det højst opnaelige. Bombay har betalt 14/6 à 14/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til udsøgt Havn, men Kurrachee er livløs. En Del Baade sluttedes med Kul fra Calcutta. For Sukker fra Java er Raten lavere paa Basis af 25/6 à 25/9 pr. Maj/Avgust.

Sortehavet etc. har overmaade lidt at byde paa og fra Odessa, Nikolajeff etc. er 6/6 à 6/9 nu det bedst

opnaelige til udsøgt Havn for store Baade ved Anlægning. For mindre Baade paa Charter kan betinges 7/ à 7/6. Fra bulgarsk Havn til Antwerpen betales 7/. Azoff viser ingen særlig Forandring og 9/3 „any“, 9/9 Hamburg er gentaget pr. Maj. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn kan faas 10/6 à 11/ pr. Ton.

Middelhavet er fremdeles meget flovt, da Tonnage udbydes til Overflod, men Kulfragterne nedefter er igen fastere, og i mange Tilfælde vil det sikkert betale sig bedre at returnere til England i Ballast fremfor at tage Returlast til de nu opnaelige elendige Fragter. For Erts betales f. Eks. kun 5/6 Porman/Rotterdam, 5/9 Cathagena/Maryport, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/3 Garrucha/Tynen, „free despatch“. Fosfat, Esparto og Svovlfragter er forholdsvis lige saa daarlige. For Bomuldsfrø fra Aleksandria kan faas 7/ til direkte Havn U. K. 8/ Ordre. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandrede paa Basis af 4/6 til Middlesbro, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika er flovere og navnlig er Begæret efter Tonnage for Petroleum i Kasser til Østen etc. taget af. Sidst betalte Rate er 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents Filadelfia/Tschifu, medens en mindre Baad fik 17 Cents til to græske Havne. For Korn og Bomuld er der intet sluttet, men fra Golfen noteres 10/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 3/ pr. Qr. Korn. Der placeredes en Del Dampere for Træ, og der betales bl. a. fra Salepo 75/ én Havn U. K. eller Kontinentet, 77/6 to Havne, fra Pensacola 80/ à 81/3 én, 82/6 à 84/ to Havne. De kanadiske Havne tager kun faa Baade; 38/6 er sidst betalte Rate fra Miramichi til Englands Vestkyst.

La Plata har en lidt bedre Tendens, og ikke faa Befragtninger effektueredes i Ugens Løb, men Raterne viser ingen nævneværdig Fremgang. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet kan faas omkring 17/, fra Bahia Blanca 16/6 à 17/ og fra Buenos Ayres 15/9 à 16/, alt pr. Marts/15. April.

Østersøen havde i Slutningen af forrige Uge en Smule mere Efterspørgsel, delvis foraarsaget ved, at Reval og Riga atter blev tilgængelige, og Raterne viste straks lidt mere Fasthed, men da der fandt rigelige Tilbud af Tonnage Sted, slappedes Markedet hurtigt igen. Fra Reval er alle Dampere endelig slupne ud, og der kan herfra nu betinges 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, Frs. 17 Hør til Ghent, 14/6 to østskotske Havne. Riga er endnu risikabel, men flere Dampere er dog undervejs dertil; der noteres 20 Frs. Hør til Dunkerque eller Ghent, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis London eller Rotterdam. Fra Libau betales næppe over 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. til London eller Rotterdam, 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. Rouen, Rm. 11 pr. 2,000 Kilo Havre til Hamburg eller Weseren. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa; for Sveller fra Danzig eller Memel noteres 5/3 à 5/6 til London eller Østkysten. Kønigsberg noterer 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, Rm. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Ton Rug for Smaadampere til Danmark, Botten fragter næsten intet, da Redernes og Befragternes Ideer med Hensyn til hvad der skal betales divergerer alt for meget fra hinanden. Fra Archangel til Grangemouth skal der være sluttet til 29/ og 30/ D/B. pr. f. o. w., hvilket er c. 4/ pr. Std. under Conference Raterne. Det maa imidlertid erindres, at Grangemouth er en af de bedste og billigste Havne for Træ paa hele Østkysten, men ikke desto mindre er det kedeligt, at der allerede nu sluttes under de vedtagne Rater, selv om det kun er ganske faa Redere, der gaar udenom.

Kulfragterne er lidt bedre til Middelhavet, lavere til Østersøen og omtrent uforandrede for de oversøiske Pladser Vedkommende. Der har kun været meget faa Laster til Østersøen, og meget usle Rater er blevne akcepterede. Fra Østkysten sluttedes der saaledes til 3/3 à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 Aalborg (13/1,500 Tons), 3/9 Malmø, 3/6 à 3/9 Swinemünde eller Pillau 4/ Lübeck, 3/9 à 4/ Riga eller Liban, 3/3 à 3/6 Rotterdam eller Emden, 5/6 Oporto, 6/3 à 6/6 Genua,

7/ à 7/3 Venedig, 6/3 Smyrna. Fra Cardiff sluttedes der livligt til 4/9 Lissabon, 6/9 à 7/ Lissabon, Frco. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 8 Marseille, 6/9 Palermo, 8/ Fiume, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/ Port Said, 6/ Aleksandria, 7/9 Bombay, 5/6 Las Palmas, 7/6 La Plata, 8/9 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere staar i Øjeblikket, hvad Østersøen angaar, i en ret miserabel Tilstand, og det er kun med Vanskelighed, at man kan opnaa akceptable Tilbud fra Østersøen for Kornlaster.

Køningsberg bliver ved med at optage Skibe til 15 Mark og noteres endvidere til Horsens Sveller 10 à 11 Pf. pr. Kubfd. rhl., samt til Kiel Brædder 10 à 11 Mark pr. Last; til Gefle 5 Mark pr. Ton gammelt Jærn.

ab Stolpmünde blev sluttet til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 Mark til Danmark; der er endnu Laster pr. sidste Halvdel af Marts og pr. April fra denne Plads, for hvilke der noteres 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

ab Kolberg bydes 4 Mark for Rug til Danmark, mulig vil dog <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark mere kunne opnaas.

ab Rostock foreligger ingen Noteringer; der skal være sluttet 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Rug til Vejle, og derefter vil man vel kun vente at kunne opnaa 3 Mark til Sundhavn.

ab Lübeck noteres Salt til forskellige danske og svenske Havne saaledes: Kjøbenhavn, Malmø, Karlshamn 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark og Frederikshavn, Nørresundby, Hobro 4 Mark.

ab Kjøbenhavn har det været livligere paa Grund af, at der er kommet 4 Dampere fra Amerika og Sortehavet, fra hvilke der er en Del Laster til Omladning; der er sluttet til Aabenraa, Graasten 5 Mark, Haderslev 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark for Bomuldsfrøkager; til Greifswald 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Faxe 12 Øre for Majs, samt til Svaneke 20 Øre for Byg; der er stadig Laster til Lolland-Falster og Bornholm.

ab Sydsverig noteres til Stettin, Køningsberg 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Gadesten; til Rotterdam 8 Mark for Granit.

ab Lysekil ventes i Løbet af Aaret en stor Afskibning; der noteres til Stettin, Danzig 4 Mark, Lübeck 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, alt Gadesten.

ab Tyne, Blyth noteres Rostock, Sønderborg £ 6, Karlskrona, Abo, Helsingfors, Kalmar £ 5, Helsingborg, Gefle £ 4.15.0, alt Kul.

## Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 6. Trækning finder Sted Tirsdag d. 7. Marts og følgende 10 Søgndage. 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 saavel Hovedgevinst som Præmie paa samme Nummer. Det sidst udtrukne Nummer erholder tillige Ekstrapræmien, 1500 Kr. Omtrent hvert tredje Lod erholder Gevinst. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

## Ugens Havarier.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, strandede paa Møen, er ved Højvande den 21. ds. kommet af Grunden og indslæbt til Kjøbenhavn for Reparation.

Dansborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Indgaaende til Grangemouth været paa Grund, men kom hurtigt flot uden Assistance. Skibet dokker i Hartlepool.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Alfred Hage“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet Vendila i Kjøbenhavn, foretoges den 23. Februar 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' 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub>" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 800 ind. HK. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af 10,72 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab har fornylig købt den i West Hartlepool hjemmehørende Damper „Abelona“, der er bygget 1886 i Hartlepool og laster 3,200 Tons Dødvægt. Skibet fører nu Navnet „Excellence Plescha“.

Dampskibsselskabet Nordsøen har solgt sin Damper „Wineland“ til et Rederi i Tokio (Japan). „Wineland“, der er bygget 1883 i Newcastle, og laster c. 3,000 Tons, er omdøbt til „Nishin Maru“.

Sk. „Pampa“ af Ommel, tilhørende Skibsfører Jens Christensen, dersteds, er solgt til Skibsfører Jensen, Esbjerg. Købesum 14,300 Kr.

Galease „Emanuel“ tilhørende Kaptajn Jens Schmidt i Marstal Landsogn, er solgt til Skibsfører Nielsen i Mariager for en Købesum af 6,000 Kr.

Galease „Skirner“, tilhørende Kaptajn Thomsen af Marstal, er solgt til Aalborg for en Købesum af 5,000 Kr.

Styrmand Frants Wilhjelms af Marstal har købt Sk. „Familien“, der maaler 56 Reg.-Tons, tilhørende M. R. Mortensen af Ommel.

„San Domingo“ er Navnet paa det vestindiske Kompagnis ny Damper, der nylig er ankommet hertil. Damperen er bygget i Sunderland 1899 og har tidligere under Navnet „Celtic Princess“ været hjemmehørende i Liverpool. Den lader c. 5,300 Tons Dødvægt. Til Fører er udset Kaptajn G. Koch, der tidligere har ført Østasiatisk Kompagnis Damper „Prins Valdemar“.

Det Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 tilhørende Dampskib „Hjalmar“ er solgt til R. Christensen, Mandal, for 33,000 Kr. Skibet er bygget i Gøteborg 1881; det skal afdelers inden 15. Marts.

Skibsfører Chr. Clausen af Marstal har købt Sk. „Maren“ af Ærøskjøbing. „Maren“ maaler 31 Register-Tons og tilhørte Skibsfører A. A. Jørgensen af Ærøskjøbing. Købesum 5,000. Kr.

Damperen Isøre, der er kontraheret til Dampskibsselskabet Isøre, løb den 24 Februar heldigt af Stablen paa Rosenbergs Mekaniske Værksted i Stavanger og bliver sat i Fart i Begyndelsen af April Maaned.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer  
fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** (Sluttet 28. Februar.)

Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 26. Febr. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 19. Febr. hertil. — Algarve, Borries, ankom til Rouen 26. Febr. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Pillau 27. Febr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Bremen 25. Februar. — Antwerpen, Madsen, afg. fra Reval 27. Febr. til Rotterdam. — Arkansas, Petersen ankom til New York 27. Februar. — Arno, Strubberg, afg. fra Anvers 26. Februar til Cardiff. — Axelhus, Skow, ankom hertil 26. Febr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Reval 25. Februar. — Beira, Lunge, ank. til Reval 26. Februar. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Bremen 23. Februar. — Dagmar, Larsen, ankom til Messina 23. Februar. — Douro, Mortensen, ankom hertil 19. Februar. — Esbjerg, Sæberg, afgik fra Bergen 25. Februar hertil. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 23. Februar hertil. — Frederik. Thomsen, ankom til Libau 23. Februar. — Georgios I, Sørensen, ankom til Reval 27. Februar. — Hekla, Egense, ankom hertil 21. Februar. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26. Febr. — Hengest, Harder, ankom til Bergen 25. Februar. — Hjelm, Simonsen, ankom hertil 22. Februar. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom hertil 21. Februar. — Jolantha, Kann, ankom hertil 27. Februar. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 25. Febr. til Anvers. — Kentucky, Staal, afgik herfra 24. Febr. til New York. — Kiew, Christiansen, pass. Brunsbüttel 27. Februar for Hull. — Kursk, Gommessen, pass. Hirtshals 25. Febr. for Libau. — Leopold II, Meyer, afg. fra Reval 27. Februar til Rotterdam. — Louise, Gotthardt, ankom til Kongsberg 27. Februar. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 17. Februar til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 26. Febr. — Morsø, Jacobsen, ank. til Danzig 25. Februar. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 26. Febr. — Nicolaj II, Lissner, afgik herfra 9. Februar til Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 23. Februar. — O. B. Suhr, Frisenette, passerede Brunsbüttel 27. Februar for Anvers. — Omsk, Jonsen, ank. til Rotterdam 25. Febr. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 24. Febr. til New York. — Perm, Christensen, ank. til London. 23. Febr. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 25. Febr. — Riberhus, Larsen, ankom til London 27. Febr. — Rita, Schibbye, afg. fra Trondhjem 25. Febr. hertil. — Texas, Andersen, ank. til New York 19. Febr. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 23. Februar. — Tiber, Bech, ankom til Genua 20. Februar. — United States, Wulff, ank. til New York 22. Februar. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 26. Februar. — Vendsyssel, Petterson, ankom til London 26. Februar. — Viking, Rasmussen, afg. fra Libau 26. Februar til Dunkerque. — Marie afg. fra Stettin 26. Februar. — Vadsø ank. til Liverpool 27. Februar. — Hvidingsø afgik fra Liverpool 25. Februar hertil. — Activa ank. hertil 28. Februar.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Sunderland 27. Februar. — Frode, Meyer, afgik fra Windau 23. Febr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Sunderland 23. Febr. — L. H. Carl, C. W. Jensen, ank. til Rosario 23. Februar. — Erik I, Mahncke, ankom til London 24. Febr. — Knud II, Hansen, ank. til Buenos Ayres 13. Februar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Sunderland 24. Febr., ankom til Stettin 1. Marts. — Ragnar, Holst, afgik fra Dunkerque 23. Februar. — Skjold, Risø, ankom til Newcastle 25. Februar. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Aarhus 27. Febr. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Windau 26. Februar. — Svend II, Riber, afgik fra Gulfport 29. Jan. — Harald, Hveysel, afg. fra Buenos Ayres 7. Februar.

**Viking.** Bjørn, Huus, afgik fra Korsør 23. Februar. — Vagn, C. Drescher, ankom til Antwerpen 22. Februar.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afg. fra Aarhus 25. Febr., best. til Libau. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Swinemünde 26. Febr., bestemt til Libau. — Hamlet, Reese, ankom til Pillau 24. Februar. — Helge, Olsen, ankom til Windau 24. Febr. — Rolf, Emil Olsen, afgik fra Libau 26. Februar, best. til Rouen. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Libau 20. Februar.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Barcelona 25. Febr. — Kamma, Løffer, ankom til Sunderland 26. Febr. — Helge, Møller, afg. fra Almeria 25. Febr. — Martha, Christensen, afgik fra Sunderland 21. Febr. — Therese, Pedersen, ank. til Cannes 27. Febr. — Simone, Olsen, ankom til Antwerpen 26. Februar. — Jeanne, Lagesen, ankom til Chantenay 27. Februar.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Reval 22. Febr., best. til Dunkerque. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Burntisland 24. Febr., ankom til Esbjerg 26. Febr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Baltishport 24. Febr., ankom til Windau 26. Februar. — Nordsøen, Gram, afg. fra Bremerhaven 27. Febr., best. til Reval. — Nexos, Basse, afg. fra Windau 26.

Februar best. til Ghent. — Nora, Jørgensen, afg. fra Reval 21. Februar, best. til Dundee. — Napoli, Christensen, afgik fra Windau 25. Febr., best. til Lissabon. — Cito, P. Nielsen, ank. til Montrose 24. Febr. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Baltishport 25. Febr., ank. til Reval 27. Febr. — Dagmar, Hansen, afg. fra Bremerhaven 22. Februar, ankom til Reval 27. Febr. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Esbjerg 27. Febr., best. til Aalborg. — Alfa, Iversen, afgik fra Grimsby 25. Februar, best. til Vianna de Castello.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afg. fra Hamburg 28. Febr., best. til West Hartlepool. — Dagny, Lorentzen, ankom til Haderslev 28. Febr. — Mary, Larsen, afgik fra Libau 23. Febr., bestemt til Kings Lynn.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Windau 26. Februar.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til West Hartlepool 23. Februar.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Hansen, afgik fra Burntisland 22. Febr., ank. til Korsør 26. Februar. — Dania, Poulsen, afg. fra Swansea 24. Febr., ankom til Newport Mon 24. Febr. — Normannia, Erichsen, afg. fra Hamburg 22. Februar, ank. til Antwerpen 24. Februar.

**Union.** Frisia, Nielsen, ankom til Helsingør 21. Febr.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 24. ankom til Hamburg 27. Febr. — Carbonia, Winckler, afg. fra Kbhvn. 23. Februar, bestemt til Windau.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Libau 27. Februar. — Brattingsborg, Clausen, pass. St. Vincent 25. Februar, best. til Antwerpen. — Flynderborg, Larsen, ank. til Grangemouth 27. Februar. — Fredensborg, Lund, ankom til Flensborg 26. Februar. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Blyth 28. Februar, best. til Genua. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Alger 28. Februar, bestemt til Stockton. — Kronborg, Hveissel, pass. Suez 14. Februar, bestemt til Colombo. — Rosenborg, Matzen, ankom til Kbhvn. 26. Februar. — Skanderborg, Jensen, ankom til London 27. Februar. — Søborg, Fischer, passerede Dover 26. Februar, ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 26. Februar. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Blyth 24. Februar.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Methil 21. Februar, best. til Genua. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kiel 26. Febr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Torre Vieja 9. Febr., best. til Buenos Ayres. — Silkeborg, Pedersen, ankom til West Hartlepool 25. Febr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Sevilla 23. Febr. — Tuborg, Agerlin, ankom til Burntisland 22. Februar. — Ulf'sborg, Eriksen, afgik fra Cardiff 24. Februar, best. til Middelhavet. — Vordingborg, Palm, ankom til Dunkerque 25. Februar.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Grangemouth 27. Febr. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Windau 28. Febr., bestemt til Dunkerque. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 23. Febr., best. til Ayr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Emden 26. Februar.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 28. Februar, best. til Methil.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Dunkerque 25. Februar, ankom til Sunderland 27. Februar. — Helene, Jensen, ankom til Libau 23. Februar. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Neufahrwasser 26. Febr. Agnete, Sørensen, afgik fra Blyth 25. Februar, ankom til Holtenau 27. Febr. — Hermia, Petersen, afgik fra Methil 24. Febr., ankom til Aalborg 28. Februar. — Alice, Hansen, afgik fra Methil 25. Febr., best. til Aarhus. — Ajax, Brorson, afg. fra Burntisland 24. Febr., ankom til Kiel 28. Febr. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 25. Februar. — Njauta, Madsen, afgik fra Burntisland 24. Febr., ankom til Kiel 28. Februar.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Vigo 19. Februar. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Habana 24. Februar. — St. Thomas, Prah, afgik fra Azorerne 24. Februar. — St. Domingo, Koch, afgik fra Kjøbenhavn 28. Febr. — Nordland, Pedersen, afgik fra New Orleans 25. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Febr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Tampico 27. Febr.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Shanghai 20. Febr. — Siam, Jensen, afgik fra Antwerpen 19. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Queenstown 29. Jan.

**Æro.** Energi, Nielsen, ankom til Methil 24. Februar. — Erinding, Hansen, ankom til Methil 21. Februar.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Rufisque 22. Februar, best. til Marseille. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Rufisque 27. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Aarhus 25. Februar. — N. G. Petersen, Rasmussen, afgik fra Burntisland 28. Febr., best. til Odense. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Marseille 18. Februar, best. til Dakar. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Rotterdam 27. Februar. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Boness 25. Febr., best. til Aarhus. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Rotterdam 24. Februar. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Rufisque 19. Februar, bestemt til Bremen. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Buenos Ayres 24. Febr. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Gambia 17. Februar, best. til Marseille. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Gambia 17. Febr., best. til Marseille. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Kjøbenhavn 24. Febr., bestemt til Cardiff.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 20. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Februar, best. til St. Croix. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Helsingør 27. Febr. — Bryssel, Tholander, ankom til Hamburg 25. Februar.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afg. fra Rosario 25. Februar, bestemt til Las Palmas. — Wien, Brink, afgik fra Kbhvn. 27. Februar, best. til Riga.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afgik fra Blyth 25. Februar, best. til Neufahrwasser. Slesvig, Svarrer, ankom til London 25. Februar.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Libau 28. Februar.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, ankom til London 27. Februar. — Egholm, Winther, afgik fra Rotterdam 24. Februar, ank. til Newcastle 26. Februar. — Katholm, Arnesen, afgik fra Kaolahk 24. Februar, bestemt til Marseilles.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Nancy, Petersen, afgik fra Cadix 24. Jan. til Rio Grande del Norte. — Thora, Thomsen, ank. 1. Febr. til Beira fra Göteborg. — Mærdor, Mørck, ankom 5. Febr. til Santos fra Hamburg. — Prins Valdemar, Hansen, ank. til Geelong 6. Febr. fra Wallaroo og er afgaaet fra Geelong 23. Febr. til Callao. — Embla, Jensen, ankom til Barbados 17. Febr. fra Havre befragtet til Savanilla. — Casma, Svendsen, ankom til Havana 14. Febr. fra Liverpool. — Dorane, Sigurdson, ankom til Rio Grande 20. Februar fra Aracaty. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Maracaibo 24. Febr. til Hamburg. — Mary Jose, Brinck, ankom til Aquin 21. Februar fra Captown. — Sørine, Svarrer, passeret St. Helene fra Ibo til New York 23. Februar.

**Svendborg.** Maagen, Jensen, ankom til Skiensfjord 21. Febr. — Jørgen Larsen, Nielsen, ankom til West Hartlepool 22. Febr. — Capella, Hansen, ankom til London 22. Februar. — Marie, Olsen ankom til Saffi 12. Februar. — Newsky, Nielsen, ankom til Drøbak 22. Febr. — Althea, Skovgaard, ankom til Alloa 24. Febr. — Roma, Jensen, ank. til Dieppe 23. Febr. — Pallesen, Jensen, ankom til Drøbak 24. Febr. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Blyth 24. Febr. — Standard, Rasmussen, ank. til Castellamare 25. Febr. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Frederiksstad 26. Febr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Hull 25. Febr. — Minerva, Fuglsang, ankom til Dysart 27. Februar. — Fylla, Rasmussen, ankom til Runcorn 27. Febr. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Varberg 27. Februar.

**Æra.** Hydra, Albertsen, ank. 23. Februar til Porsgrund. — Vera, Hansen, afgik 18. Febr. fra Teignmouth til Leith. — Habil, Rasmussen, ankom 20. Februar til Barbados. — Sylphe, Petersen, ank. 21. Febr. til Rio Grande. — Smart, Christensen, afgik 19. Februar fra Cadix. — Gloria, Fabricius, ankom 22. Febr. til Larvik. — Maren, Albertsen, ank. 23. Febr. til Frederiksstad. — Sofie, Lauritzen, ankom 20. Februar til Göteborg. — Ane Maries Minde, Hansen, ank. 23. Febr. til Aarhus. — Marthing, Friis, ank. 22. Febr. til Göteborg. — Rise, Bager, afg. 19. Febr. fra Rio Grande til Kanalen. — Atlantic, Rasmussen, afg. 24. Febr. fra Jamaica til London. — Skandia, Hay, ank. 25. Februar til Drøbak. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 24. Februar til Laurvik. — Hekla, Jørgensen, ankom 24. Februar til Newcastle. — Alma Marie, Hansen, er ankommen til Saffi. — Argo, Christensen, ank. 21. Febr. til Svendborg. — Ingolf, Nymann, afgik 22. Februar fra Hamburg til Maracaibo. — Debora, Rasmussen, ankom 24. Februar til Neutical. — I. Koefoed, Andersen, afg. 24. Februar fra Robert (Martinique) til Nantes. — Erik Kirstine, Rasmussen, ank. 24. Febr. til Frihavnen. — Juliane, Petersen, ank. 24. Febr. til Frihavnen. — Danmark, Knudsen, ank. 26. Februar til Cindad Bolivar. — Ellen, Lauritzen, ankom 27. Febr. til Powey. — Forældres Minde, Christensen, ank. 26. Febr. til Sunderland. — Eden, Petersen, ankom 25. Februar til Vigo.

## 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.

**Kattegat. Anholt. Ostebakke.** Paa Grund af Forandring i Klitterne omkring Ostebakke Fyr er dette ikke længere skjult fra N. 14° Ø. til N. 23° Ø., men lyser nu med hvidt Lys over Søen fra N. 41° V. gennem N. til N. 57° Ø. Kun enkelte Steder skjules Fyret helt inde under Kysten af Klitter. I N. 20° Ø.—N. 22° Ø. og i N. 27° Ø.—N. 30° Ø. skjules det længst ud fra Kysten, nemlig inden for 1 à 2 Kml. fra denne.

**Sejrø V.** Et mindre Fartøj er sunket 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 80° V. fra Sejrø Fyr i 4 Fv. Vand. 55° 56' N. Br. 10° 55' Ø. Lgd.

**Island Ø.-Kyst Krossanes SØ. Reydarfjördr.** Ud for Reydarfjördr, omtrent midt imellem Krossanes og Seley, er fundet en Bodi, Sulna Bodi, med 8 Fv. Grunden er ca. 200 Alen lang i NNV. og SSØ. og falder stejlt af til 20 à 30 Fv. Grundens Midte ligger paa 64° 59' N. Br. 13° 32' V. Lgd.

**Sverrig. Sundet. Malmö.** De to røde, faste Ledefyr ved det V.-lige Dampfærgeleje i Malmö skal forandres til grønne, faste Fyr. Ved det Ø.-lige Dampfærgeleje skal tændes to røde, faste Ledefyr, som er overet i S. 45° Ø. Fyrene brænder for Dampfærgerne.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmarsund. Øland V.-Kyst. Sandviken.** Ved Sandviken Havn skal tændes to røde, faste Ledefyr, som er overet i S. 78° V. 57° 4' 17" N. Br. 16° 51' 33" Ø. Lgd.

**Stockholm Skärgård. Botveskär—Staboudde.** I Sommeren 1905 foretages følgende Forandringer i Belysningen mellem Botveskär og Staboudde:

Botveskär Fyr forandres til et Fyr med To-Formærkelser c. hver 10 S. Lyset er hvidt fra c. N. 69° Ø. gennem Ø. og S. til S. 16° V., grønt fra c. S. 16° V. til S. 64<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V., hvidt fra c. S. 64<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. til c. S. 68<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. og rødt fra c. S. 68<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° V. til c. S. 77° V.

Kapellskär Fyr skal vise rødt Lys fra c. S. 1° V. til S. 48° V., i øvrigt hvidt og rødt vekslende Fyr.

Furusund Fyr skal vise Fyr med En-Formærkelser hver 4 S. Lyset er rødt fra c. S. 33° V. gennem V. og N. til c. N. 40° Ø., grønt fra c. N. 40° Ø. til c. N. 52° Ø., hvidt fra c. N. 52° Ø. til c. N. 55° Ø., grønt fra Landgrunden til c. S. 50° V., hvidt fra c. S. 50° V. til S. 53° V. og rødt fra c. S. 53° V. til S. 57° V. 59° 39' 33" N. Br. 18° 55' 40" Ø. Lgd.

Yxlan Södra Fyr skal vise Fyr med En-Formærkelser hver 4 S. Lyset er grønt fra Landgrunden til c. S. 75° V., hvidt fra c. S. 75° V. til c. S. 78° V., rødt fra c. S. 78° V. gennem V. til c. N. 33° V., grønt fra c. N. 33° V. gennem N. til c. 25° Ø., hvidt fra c. N. 25° Ø. til c. N. 35° Ø. og rødt fra c. N. 35° Ø. til Landgrunden. 59° 35' 33" N. Br. 18° 47' 51" Ø. Lgd.

Staboudde Fyr skal forandres til et Fyr med To-Formærkelser. Lyset er grønt fra den N.-lige Landgrund til c. N. 59° Ø., hvidt fra c. N. 59° Ø. til c. N. 66<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø., rødt fra c. N. 66<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° Ø. gennem Ø. til c. S. 84° Ø. og hvidt fra c. S. 84° Ø. til den S.-lige Landgrund.

**Bøttniske Bugt. Norra Kvarken og Indløbet til Umeå.** I Foraaret 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Norra Kvarken og Indløbet til Umeå:

Häggrensgrund røde Vager med Ballon flyttes til 63° 35' 10" N. Br. 20° 52' 5" Ø. Lgd. Stagen med Kryds S. for Bredskär ombyttes med en Stage. 63° 39' 10" N. Br. 20° 20' 10" Ø. Lgd. Stagen S. for Bredskär inddrages. 63° 38' 50" N. Br. 20° 20' 0" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Per Jons Grund flyttes til 63° 36' 50" N. Br. 20° 20' 0" Ø. Lgd. V. for en 17 Fods Grund. En sort og rød Vager med Ballon udlægges paa en 20 Fods Grund i Bredskär Ledefyrilinje. 63° 35' 0" N. Br. 20° 19' 55" Ø. Lgd. En rød Vager med Kost over 2 Balloner udlægges S. for Sifgrundet. 63° 34' 30" N. Br. 20° 15' 40" Ø. Lgd. En sort og hvid Vager med to Balloner udlægges ved en 22 Fods Grund tæt V. for Linjen, Bredskär Varder overet. 63° 32' 30" N. Br. 20° 19' 15" Ø. Lgd. Den sorte og røde Vager med Ballon ved Vegagrundet inddrages. 63° 41' 45" N. Br. 20° 27' 30" Ø. Lgd. En Stage udsættes SV. for en 9 Fods Grund Ø. for Svarten. 63° 37' 20" N. Br. 20° 16' 0" Ø. Lgd. En Stage udsættes Ø. for en 14 Fods Grund NØ. for Svarten. 63° 38' 10" N. Br. 20° 15' 20" Ø. Lgd. Den sorte Bøje S. for Obbola ombyttes med en Stage. 63° 41' 10" N. Br. 20° 20' 50" Ø. Lgd. En sort Bøje udlægges paa 63° 40' 40" N. Br. 20° 21' 0" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved en 17 Fods Grund Ø. for Petlandsskär. 63° 39' 40" N. Br. 20° 26' 50" Ø. Lgd. En rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon udlægges S.

for en 14 Fods Grund Ø. for Petlandsskär. 63° 39' 40" N. Br. 20° 27' 35" Ø. Lgd. En sort Stage med Ballon udsættes N. for en 23 Fods Grund, Ø. for Petlandsskär. 65° 39' 30" N. Br. 20° 23' 0" Ø. Lgd.

Følgende Sømærker i Farvandet til Haddingarne indrages: Den røde og sorte Vager med Ballon. 63° 40' 20" N. Br. 20° 27' 30" Ø. Lgd. Den sorte Vager med Ballon. 63° 40' 15" N. Br. 20° 26' 40" Ø. Lgd. Stagen paa 63° 40' 5" N. Br. 20° 26' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost paa 63° 39' 40" N. Br. 20° 25' 30" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Jade.** Hvert af de to Ankre, for hvilket Fyrskibet „Aussenjade“ ligger fortojet, er afmærket med en rød Ankerboje. Ankrene staar i NV. og SØ. c. 1 Kbl. fra hinanden.

**Holland. Scheveningen.** Forsøgene med Fyrene paa begge Havnemoler ved Scheveningen fortsættes til den 1ste April 1905. 52° 6' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd.

**Boontjes.** I Boontjes er Lystønderne atter udlagt. Omtrent den 16de Marts 1905 ombyttes Fyrskibet „Schouwenbank“ med et Reservefyrskib, som ogsaa viser 3 hvide og 1 rødt Blink hver 1/2 Minut, men af mindre Lysævnne. Taagesignalet gives med Tre-Slag paa Klokke hver 1/2 Minut, umiddelbart efterfulgt af 2 korte Stød i et Haandkrafts Taagehorn. 51° 47' N. Br. 3° 27' Ø. Lgd.

**Haringvliet. Bommel.** I den gravede Rende i Bommel er den mindste Dybde 14 Fod, og samme Dybde er der i det N.-lige Løb.

**England. Themsen. Long Reach.** Hospital-Skibene „Endymion“, „Atlas“ og „Castalia“, der laa paa S.-Siden af Long Reach, er inddraget. 51° 28' N. Br. 0° 14' Ø. Lgd.

**Knob-Channel.** Damperen „Berwik“ er sunket i Knob-Channel i 7 Fv. Vand. 5 1/2 Kbl. N. 60° V. fra East Oaze Tønde. En grøn Vragtørde er udlagt tæt N. t. V. for Vraget, og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, 1/2 Kbl. S. t. Ø. for Vraget.

**The Wash.** Fyrskibet „Inner Dowsing“ er flyttet 3/4 Kbl. N. 38° Ø. hen og ligger nu i 10 Fv. Vand, 10 1/2 Kml. S. 88° Ø. fra Trusthorpe Kirke og i N. 50° Ø. fra Addlethorpe Kirke. 53° 19' N. Br. 0° 34' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Seine. Courval Fyr NØ.** Vraget af Fartøjet „Anton“, der ligget sunket NV. for Courval Fyr, er ikke afmærket. Vraget ligger uden for Farvandet.

**England. Dover.** Fyrskibet Dover Pier Works skal flyttes og ligge tæt SØ. t. S. for den nuværende V.-Ende af den S.-lige Bølgebryder, som er under Bygning.

Bestemmelserne for Besejling af Dover Havn er annulleret, og følgende Bestemmelser træder i Kraft, naar Fyrskibet er flyttet:

1. Alle Skibe, som passerer Kanalen eller er bestemt til Dover Havn, skal gaa uden om eller S. om Pier Works Fyrskib.
2. Intet Skib maa passere mellem Pier Works Fyrskib og den S.-lige Bølgebryder.

**Skotland V.-Kyst. Rum Island. Loch Scresort.** Et Vrag ligger sunket i Loch Scresort, c. 2 Kbl. N. 47° Ø. fra Pierhovedet. En Mast er over Vandet. 57° 0' N. Br. 6° 16' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Banc de Bec d'Ambès.** Da Grunden har forandret sig, er Banc de Bec d'Ambès øvre røde Lystønde Nr. 44, der viser grønt Fyr, flyttet c. 1 Kbl. NNØ. hen til 45° 1' 43" N. Br. 0° 36' 1" V. Lgd.

**Nova Scotia. Canso Harbour.** Paa S.-Siden af Canso Harbour er tændt to røde, faste Ledefyr.

Forfyret staar tæt ved Kysten, S. for Lanigan Beach, tæt ved S.-lige Indløb til Havnen. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens i Fyrilinjen: 8 Kml. Spejllapparat. Hvidt, 31 Fod højt, firkantet Taarn. 45° 20' 4" N. Br. 60° 58' 30" V. Lgd.

Bagfyret staar c. 600 Alen S. 86° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 105 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvidt, 42 Fod højt, firkantet Fyrtaarn.

Holdt overet i Syd 86° V. leder Fyrene i Canso Harbour South Entrance mellem Frying Pan og Budget Rock og S. om Grundene ud for Petit Pass Head og Grassy Island.

Bagfyret overet med Hart eller Cutler Island Fyr i S. 19° Ø. leder i Northern Entrance ind til Hart Island Fyr, mellem Net Rocks og Wittman Rock om Styrbord og Bald Rock om Bagbord.

**Halifax.** Den indre Fløjtetønde, som ligger 1 1/8 Kml. NNØ. fra Chebucto Head Fyr, er ombyttet med en rød Lys-

og Fløjtetønde, som viser hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. 44° 31' 40" N. Br. 63° 29' 50" V. Lgd.

**New Brunswick. Bay of Fundy. Campobello Island N.-Pynt. Head Harbour.** Taagesignalet ved Head Harbour Fyr gives nu med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 1/2 Minut. 44° 57' 30" N. Br. 66° 53' 57" V. Lgd.

**Grand Manan Island. Long Eddy Point.** Taagesignalet paa Long Eddy Point gives nu med en Diaphon, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 3 1/2 S. Varighed. Hvid Bygning med rødt Tag, NV. for den gamle Bygning. 44° 48' 0" N. Br. 66° 47' 15" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig-Ungarn. Istrien Ø.-Kyst. Nera.** Det hvide, faste Fyr paa Pynt Nera lyser fra S. 77° V. gennem S. og Ø. til N. 37° Ø. 44° 57' N. Br. 14° 8' Ø. Lgd.

**Øen Brazza. Speo.** Det hvide, faste Fyr paa Pynt Speo lyser fra N. gennem V. og S. til S. 45° Ø. 43° 19' N. Br. 16° 24' Ø. Lgd.

**Øen Curzola N.-Kyst. Prigradica.** Det røde, faste Fyr paa Prigradica Havns Molehoved lyser fra S. 50° Ø. gennem S., V. og N. til N. 70° Ø. 42° 57' N. Br. 16° 48' Ø. Lgd.

**Narenta Munding.** Det røde, faste Fyr paa Hovedet af N.-Dæmningen ved Narenta Munding har en Synsvidde af 2 Kml. Flammens Højde: 13 Fod.

Det røde, faste Fyr paa S.-Dæmningen staar 60 Alen NØ. for Vagthuset. Synsviddens: 4 Kml. Flammens Højde: 25 Fod.

Det grønne og røde, faste Fyr paa S.-Dæmningens Hoved har en Synsvidde af 1 Kml. Flammens Højde: 15 Fod. 43° 1' N. Br. 17° 26' Ø. Lgd.

**Rusland. Poti.** Naar det ny, N.-lige Indløb til Poti Havn aabnes, tændes følgende Ledefyr: Paa Øen Bolchoi to grønne, faste Fyr, i N. 19° V. og S. 19° Ø. c. 3/4 Kbl. fra hinanden. De lyser fra N. 64° V. gennem N. til N. 26° Ø. Flammens Højde: 48 og 39 Fod. N. for Havnen to røde, faste Fyr, i S. 85 1/2° Ø. og N. 85 1/2° V. c. 3/4 Kbl. fra hinanden. De lyser Farvandet rundt. Flammens Højde: 46 og 40 Fod. Paa Yderenden af N.-Molen to blaa, faste Fyr, vandret for hinanden, i den grønne Fyrilinje.

Naar det ny Indløb til Havnen aabnes, slukkes de nuværende Fyr for det V.-lige Indløb.

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

**Røde Hav Ø.-Kyst. Kamaran Passage. South Channel.** Den sorte Spidstønde med Stage og Ballon paa N.-Siden af South Channel er forsvunden. Den laa ved Yderenden af Grunden, som strækker sig ud fra Ras el Yemmen. 4 1/4 Kbl. N. 25° V. fra Ras el Bayadh Telegraf-Hytte. 15° 15' N. Br. 42° 34' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Ploehi og Liau Tung Golf.** Den japanesiske Regering advarer mod den Fare, som Skibsfarten mellem Shantung og Liau Tung Golf er udsat for. 38° 30' N. Br. 121° 0' Ø. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1905. — Dampskibsrederkonferencen i Kjøbenhavn. — Konsulatafgiften. — Søfolks Ulykkesforsikring. — Vejrovsigt over Nordatlanterhavet for Marts Maaned. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Fhv. Skibsfører Niels Peter Hansen. — Sø- og Handelsretsdomme. — 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.



**AVERTISSEMENTS-PRIS.**

Første Side pr. Petitolinie à 45<sup>mm</sup> 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.

Et ældre udrangeret større Fartøj, der kan egne sig som  
 Stationskib for en Sejlkub ønskes billigt til Købs. Billet  
 mrkt.: „Sejlkub“ modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

**Skibsfører søges.**

Til en 1. Kl. tremastet Skonnert, drægtig c. 226 Reg.-Tons,  
 søges en dygtig og energisk Fører. Skibet beskæftiges ude-  
 lukkende i Nord- og Østersøfart.

En Mand, der foruden at være i Besiddelse af de nævnte  
 Kvalifikationer, tillige kan tage Part for en 3 å 4000 Kr. vil  
 blive foretrukket. Billet mrk.: „Sejlskib“ bedes tilsendt **Luplaus  
 Bureau, Aalborg.**

**Levering af Søsten.**

Tvangs- og Arbejdsanstalten paa Ladegaarden behøver  
 c. 250 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres efter Betingelser,  
 som ligger 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 Kubik-  
 favne. Inspektøren, der er bemyndiget til at afslutte Hand-  
 lerne, vil tilstille dem, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse  
 derom.

Kjøbenhavns Magistrat, den 1. Marts 1905.

**Alm. d. Vare- og Industrielotteris**

6te Trækning

begynder Tirsdag d. 7. Marts.

**Fornyelsen**

maa ske senest Lørdag d. 4. Marts.

De ufornyeede Lodder sælges Mandag d. 6. Marts.

**Randers Rebslaeri, Randers**

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**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.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
 lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

**THE ENGELHARDTS  
 COLLAPSIBLE LIFE-BOAT  
 KJØBENHAVN**



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

den eneste eksis-  
 terende Red-  
 ningsbaad, som  
 er absolut synke-  
 fri, 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 Red-  
 ningsbaad af  
 samme Størrel-  
 se. Naar den er slaaet sammen, indtager den mindre end en  
 Tredjedel af den Plads, som en almindelig Redningsbaad ind-  
 tager. 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.

**Eiderwerft, Actien-Gesellschaft**

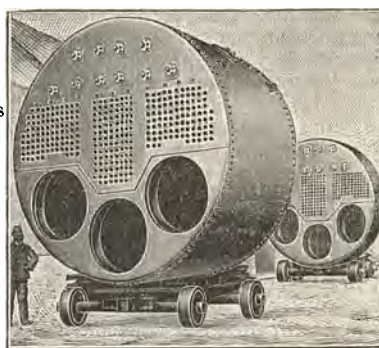
TÖNNING a. Eider

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.

**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

**Norges Søfartstidende**

16de Aargang.

Norges Skibsfartsorgan.

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

**Abonnement**

modtages ved alle danske Postanstalter.

Aktieselskab.

Fra d. 2.—8. Marts.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**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. (Retur fra Assens direkte).  
 Til **Kjertemlnde, 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 **Masnedund, Kallehave og Stege** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.  
 Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Libau** [Valdemar] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Antwerpen** [Adolph Andersen] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **London** [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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 **Christiania, anl. Horten** for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Antwerpen** [Ad. Andersen] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Manchester og Liverpool** [Fix] fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M.** [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).  
 Til **Island** (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.  
 Til **Göteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Maja] Eftm.  
 Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.  
 Til **Færøerne** (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.

**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 **Stege og Præsto** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellest.

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
 Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
 Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm.  
 Til **Boston** [L. P. Holmblad].  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Axelhuus] 8 Morgen fra Larsens Plads.  
 Til **Göteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....		—	—
Danmark.....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		69	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81
Dannebrog.....		82	83
Skjold.....		59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	60
Urania.....		18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82
Hejmdal.....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
Østasiatiske.....	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....	88	87	89
Nordsøen.....		24	29
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		80	90
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		24	29
Foren. Bugser-Selsk.....		64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66
Dansk-russisk Dampsk.....		83	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		99	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....	87— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns. Kreditf.....		90	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	93
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122
Landmandsbank.....		130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	134
Grundejerbank.....	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	97— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	94	94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	181— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	180 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	180 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	123— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 1. Marts 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.20	18.17
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.80	—

**Notering paa Berlins Børs d. 28. Februar 1905.**

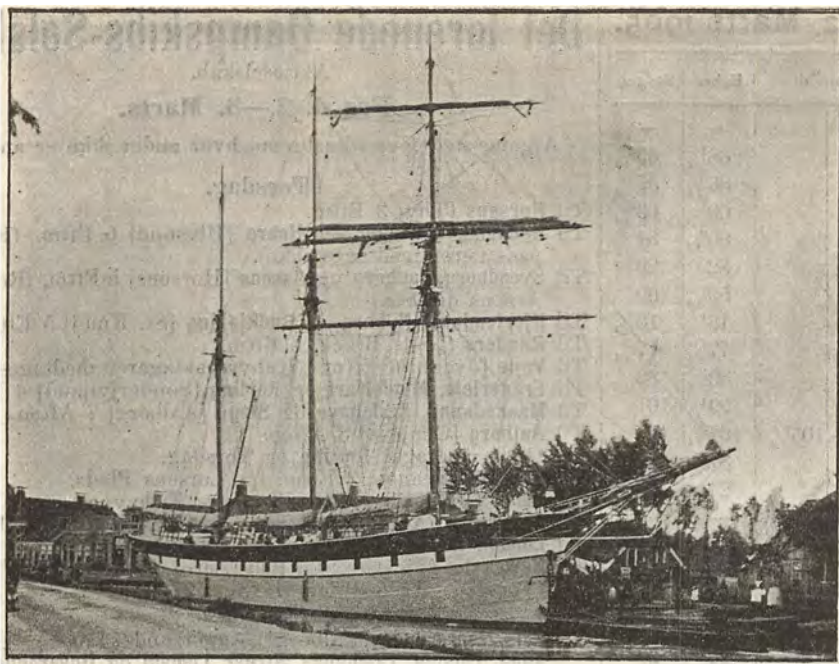
Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	88.80
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.70
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.25
4 % — — 1890.....	92.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 20,000, „Foren. Dampsk.“ 12,000, „Østas. Komp.“ 124,000, „Union“ 4,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



„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.

### Gammel Zink

samt al Slags gammel Gummi  
Jern og Metaller købes til  
højeste Priser.

**Joh. P. Boldt,**

Aabenraa 21, Købd.

Hj. af Hauserg. Telefon 7784

### LANDMANDSBANKEN

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

### J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

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 Navigations-skolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne.

### Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

### P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

### Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18.746.

### ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,

Kikkertter, Barometre,

Termometre, Brillers samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

### J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 81622

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

### J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

### Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

### 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.

A. Brøndum & Søn

### Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Enge-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.





## 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  
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 & Helsingørsk  
Skibsbyggerier, Statsbanedriften  
samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers  
anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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

**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.

## Hecksher & Søn, Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.  
Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn

Skibsmæglere. Kjøbennavn.  
Telegram-Adresse: „Wonsildson“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler  
Sundsvall.

Peter M. Simoni,  
Skibsmægler,  
Lloyd's Agent.  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.  
Agent for Nordisk Skibsredereforening.

## James Stenstrøm

Skibsmægler-  
og Befragtningsforretning  
Lysekil  
Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

**HOLM & WONSILD,**  
Skibsmæglere,  
Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.  
Telegram-Adr.: „Wonsild“.

**Niels Nielsen**  
Overretssagfører, Reder.  
Vestergade 3.  
Kjøbenhavn K.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**SØBORG & BENTHIN,**  
Skibsmæglere,  
AALBORG.  
Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

**G. C. De Baerdemaecker**  
Skibsmægler og  
Speditør  
Gent, Belgien.

**P. K. HANSEN,**  
Skibsmægler og  
Havarikommissionær.  
Aalborg.  
Telegramadr.: „Mæglerhansen“

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: H U S T E D.

**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

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (s) aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvino;** anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortødet  
til 180 Øre pr. 1/4 Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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.

# 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.

## Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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**

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

## 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.**



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv. j. j. j.  
Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn. ☎  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*Forlang altid*

## OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Marts 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
**HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.**  
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.

## 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.



**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.



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

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand  
usukret. 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.

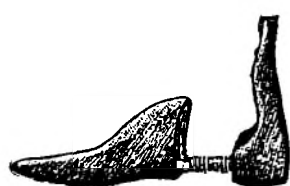
Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. 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.



**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1905.

Det er min tunge Pligt at meddele Dem min Mand,  
**Stevadore N. P. Hansens**

pludselige Død.

Samtidig bringes til Deres Kundskab, at Forretningen fortsættes uforandret af mig i Kronstadt under Ledelse af det samme Personale og Hr. H. Jensen, Indehaver af Firmaet Hansen & Co. i St. Petersburg.

Idet jeg beder Forretningens ærede Forbindelser være forvissede om, at Deres Interesser stedse skal blive varetaget som hidtil, tegner

Med Højagtelse

**Winifred Hansen**

(N. P. Hansen, Kronstadt).

**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.

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 Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

**Nyhavn 53.**

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



„KEW“ CERTIFICAT  
100 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

Kjøbenhavn, d. 9. Marts 1905.

De to Udnævnelser, der i vore Søfartskredse har været imødesete med saa megen Interesse, foreligger nu, idet Kaptajn i Marinen R. H. Kjølson, som meddelt i vort sidste Nummer, er udnævnt til Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet, og Kaptajn, fhv. Skibsfører i Østasiatisk Kompagni P. E. Glahn er ansat som Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn. Som man vil erindre, har vi her i Bladet gjort gældende, at disse to Poster burde besættes med Mænd, udgaaede af Handelsmarinen, og vi har herved fastholdt det Standpunkt, vi stedse har indtaget: at de til Handelsmarinen knyttede offentlige Virksomheder saa vidt muligt bør besættes med Mænd fra Handelsmarinen. Det er uundgaeligt, at dette Standpunkt har maattet vække Uvilje indenfor Orlogsmarinen, idet det jo, som Forholdene nu en Gang er, nærmest maatte være Søofficererne, som dets Anerkendelse kom til at gaa ud over. Maaske kunde man have ventet noget mere Forstaaelse i Orlogsmarinen af dette Standpunkts Berettigelse; men naar vi har savnet saadan Forstaaelse, har det altid været os en Trøst, at vi har fundet den saa meget rigeligere i Handelsmarinen. Dette har ogsaa været Tilfældet med Hensyn til de nu foretagne to Udnævnelser, og det er da en Selvfølge, at kun den ene af dem har kunnet vække ublandet Tilfredshed i Handelsmarinen, i hvilken man med Glæde har set en af dennes Skibsførere overtage Posten som Mønstringsbestyrer i Kjøbenhavn. Vi tror imidlertid, at en nøjere Overvejelse vil føre til det Resultat, at der ikke heller ved Besættelsen af Embedet som Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet er gjort noget afgørende Brud paa det Princip, som vi har hævdet burde iagttages. Thi vi gjorde gældende, at en Søofficer som saadan ikke fortrinsvis burde komme i Betragtning, og selv om vi mener, at Regeringen ingeni lunde har vist den fornødne Interesse for at søge Embedet besat med en af Handelsmarinens Mænd, saa kan man dog ikke se bort fra, at den nylig udnævnte Chef, Kaptajn Kjølson, har været knyttet til Bureauet i et Tidsrum af over 10 Aar, hvad der selvfølgelig har maattet give ham en Adkomst til at komme i Betragtning, der er ganske uafhængig af hans sømilitære Stilling. Vi har, idet vi iøvrigt ganske maa fastholde de i vort Nummer for d. 9. f. M. om denne Sag fremsatte Anskuelser, villet fremhæve dette, fordi de to foreliggende Udnævnelser saaledes ikke synes os at foregribe den Udvikling, der bør være Fremtidens med Hensyn til Besættelsen af Poster som de her omhandlede. Denne Udvikling kræves baade af Hensynet til saadanne Posters Røgt, og fordi det vil højne hele Navigatørstandens sociale Niveau, om de besættes med Mænd af dens Midte; og denne Udvikling kommer man ikke udenom.

Det viser sig stadig, skriver „Hamb. Corr.“ d. 2. ds., at Kjøbenhavn-Konferencen ikke har været uden praktisk Betydning. Vi har for os liggende en Fragtliste fra Firmaet D. Oltmann i Brake og Bremen, der viser, at de nuværende Tilbud kun holder sig lidt under Minimumsraterne. Der bliver saaledes for en Damper med 800 Std. budt 26 Mark fra Hernøsand til Geestemünde og Brake, og for 400 til 500 Std. 25 à 26 Mark fra Råfsø til Bremen.

Det ses heraf, at Træbefragterne i Weserhavnene allerede har forhøjet Træbefragterne noget i Aar, hvortil uden Tvivl Redernes Konferencen i Kjøbenhavn har bidraget, thi i Fjor holdt Raten fra den sydlige Del af den Botniske Bugt til en Plads ved Weser sig gennemsnitlig paa 24 Mark pr. Std. Selv om Minimumsraten efter nævnte Firmas Fragtliste endnu ikke helt er naaet, saa er den dog kun 6 d. højere end de tilbudte 26 Mark, og man kan sikkert vente, at Minimumsraten vil være til at opnaa, naar Rederne blot foreløbig vil vente med deres Befragtninger.

Denne Anskuelse har vi gentagne Gange fastholdt, og vi maa ved denne Lejlighed endnu en Gang opfordre Rederne til at have Befragtningsbetingelserne for Øje. For de ovennævnte Fragter maa man især gøre opmærksom paa de ny Weser-Trælastcertepartier, som i Sammenligning med det ældre Certeparti med Hensyn til Lossetiden indeholder væsentlige Ufordelagtigheder for Rederne. Naar Rederne blot staa fast og kun slutter paa Grundlag af de gamle Betingelser, maa Weserbefragterne vel snart indse, at der endelig en Gang bliver sat en Stopper for de stedse daarligere Befragtningsvilkaar, som har hersket de sidste Aar — forøvrigt ikke paa Weser-Træmarkedet alene.

Efter Dampskibsreder-Konferencen i Kjøbenhavn har overalt vist sig en fastere Tone i Fragtmarkedet; flere Dampere har endog bevisligt erholdt højere Rater end efter den enstemmig vedtagne Skala.

Konferencen er Genstand for Diskussion saavel i skandinaviske som i engelske Blade.

„The Daily Mail“, Hull, skriver saaledes:

„Med Undtagelse af faa Laster, der synes at være tagne af Spekulationsmæglere, er der sluttet meget lidt endnu i Aar. Hovedmassen af Redere holder igen i Overensstemmelse med Konferenceraterne, resulterende i, at de fleste Købmænd synes at ophobe deres Laster, i Stedet for at fragte efterhaanden som Lasterne kommer i Markedet. Medens Købmænd bestemt erklærer det umuligt, at Konferencen skulde have den Virkning at hæve Fragterne, er alligvel den meget ubehagelige Følelse udbredt blandt dem, at de i hvert Fald kommer til at betale lidt mere, og det er troligt, at dersom Rederne vil fortsætte med at holde igen og i Nødsfald lægge op for en enkelt Rejse, hellere end at akceptere en reduceret Rate, der da vil være sikret dem en betydelig Avance.

„Da de Baade, der har været engagerede i Træfarten, har sat Penge til i de sidste to-tre Aar, skulde det ikke synes vanskeligt ved at holde igen at sikre i det mindste en Fragt, der vil bringe Balance i Tingene.

## Engelsk Sørretssag.

Ved den engelske Admiralitetsret behandledes den 24. Februar en Kollisionssag mellem den russiske Skonnert „Lina“ og D. F. D. S.s Damper „Louise“. Efter Sagsøgernes, Ejerne af Skonnerten „Lina“s Ladning, Erklæring, var „Lina“, da Kollisionen fandt Sted, paa Rejse fra Teriberki til St. Petersborg med en Ladning Fisk. Den førtes af Kapt. Fritz Sanderoff Kirstein og havde en Besætning af ialt fem Mand. Om Aftenen den 5. Oktober 1903, da en af Mandskabet under en Storm skulde sætte Styrbords Lanterne ud, faldt han over Bord og druknede. I Stedet for den tabte Lanterne førtes derefter en klar Lanterne, overtrukket med grøn Flagdug. Den 25. Oktober mellem Kl. 2 og 3 om Morgenen var Skonnerten i Kattegat mellem Trindelen og

Fladen Fyrskibe og laa skarpt bidevind for Styrbords Halsar.

Kursen var SSØ., Farten omtrent 6 Knob, Vejret mørkt men klart og Vinden frisk SV. Under disse Forhold kom „Louise“s Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte i 1 à 2 Kml. Afstand omtrent 1 Streg paa Styrbords Bov. „Lina“ holdt sin Kurs, og senere kom „Louise“s grønne Lanterne til Syne fra Tid til anden. Damperen kom hurtigt nærmere med omtrent uforandret Pejling, og der blev derfor givet Ordre til, at der skulde vises et Blus paa „Lina“, men i det Øjeblik Ordren skulde udføres, brød en Sø over Skibet og gennemblødt Materialet, der skulde anvendes. Da „Louise“ kom nærmere, blev den prajet saa højt, det lod sig gøre, men da den løb betydelig Fart, ramte den „Lina“ midtskibs om Styrbord med sin Styrbords Bov og forårsagede saa megen Skade, at Skonnerten kort efter sank. Umiddelbart før Kollisionen, og da denne ikke længer kunde undgaas ved „Louise“s Manøvrer alene, blev Roret paa „Lina“ lagt haardt Styrbord.

Sagsøgerne paastod, at der ikke var blevet holdt ordentlig Udkig om Bord paa „Louise“, at den havde undladt at vige til Side og med Urette havde forsøgt at gaa for om Skonnerten, at den havde forsømt at stoppe og bakke i rette Tid eller overhovedet, og at den ikke havde tilkendegivet sine Manøvrer ved Fløjtesignal.

Efter Indstævntes Opgivelser var Damperen „Louise“, der maaler 1,108 Reg.-Tons Brutto og førtes af Kapt. J. Kruse, kort forinden Kl. 2,30 om Formiddagen den nævnte Dag i Kattegat i omtrent sydøstlig Retning for Fladen Fyrskib paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull med Stykgodsladning. Dens Besætning udgjorde 19 Mand, Kursen efter Kompasset var N. t. V. og Farten omtrent 9. Man saa da tæt ved og lidt paa Bagbords Bov et Sejlskib uden Lanterne. Der blev straks slaaet halv Kraft Bak, og Roret lagdes haardt Styrbord, men Sejleren, der viste sig at være „Lina“, tørnede med sin Styrbords Side mod Boven af „Louise“ og tilføjede sig selv saa betydelig Skade, at den kort efter sank.

Indstævnte paastod, at „Lina“ ikke havde ført nogen grøn Lanterne, eller i hvert Fald ikke nogen af den Beskaffenhed, som den skulde, at den med Urette havde givet Styrbords Ror, at den ikke havde vist noget Blus eller givet noget Knaldsignal eller iøvrigt foretaget sig noget for at tilkendegive sin Tilstedeværelse.

Retten kendte „Lina“ alene skyldig i Sammenstødet.

Dommeren udtalte i sin Motivering, at Sagen havde været forbunden med visse Vanskeligheder, dels fordi Ladningsejerne først saa lang Tid efter havde anlagt Sag, og dels fordi kun to af Skonnertens Besætning overlevede Sammenstødet, nemlig foruden Kaptajnen en ganske usøkyndig Mand blandt Mandskabet. Kaptajnens Vidneudsagn var derfor det eneste, man havde at holde sig til.

Skibet, der kom fra Ruslands Nordkyst, var paa sin Rejse løbet langs hele den norske og et Stykke af den svenske Kyst, og havde saaledes passeret Havn efter Havn, hvor den kunde og efter Dommerens Mening absolut burde have skaffet sig en ny Sidelanterne, naar der da ikke iøvrigt havde foreligget Grunde til at undlade dette. Desuden havde Skibet været utilstrækkeligt forsynet med Mandskab. Rejsen begyndtes med ialt fem Mand, Kaptajnen, Styrmand, og tre Mand til, hvoraf den ene var Bonde. Senere, nogle Dage forinden Sammenstødet, blev Styrmanden syg og kunde saaledes ikke være til megen Nytte, en Mand var falden over Bord, men desuagtet var der ikke gjort Forsøg paa at anløbe nogen Havn, for at faa Skibet i sødygtig Stand. I et saa befærdet Farvand havde Skonnerten ingen Ret til at være med utilstrækkelig Besætning og defekte Lanterne. End ikke to klare Lanterne havde den; Ankerlanterne fandtes ikke, og naar Agterlanteren med en Smule grøn Flagdug om anvendtes som Styrbords

Lanterne, var der ikke nogen klar Lanterne til at vise over Hækken, hvis Skibet blev indhentet. Trinity Masters, der havde deltaget i Sagens Behandling, havde ment, at der her burde skælnes mellem russisk Skib og engelsk Skib, men Dommeren vilde under eget Ansvar fastholde sin Mening, med den Motivering, at han ikke kunde indse, hvorfor et engelsk Skib skulde dømmes og et fremmed Skib frikendes, naar Forholdene var som de her nævnte.

Hvad selve Kollisionen angik, da var der, for at faa Rede paa den, blevet udført talrige Forsøg af Sagkyndige med Kuglelanterner overtrukket med fin Flagdug. Resultaterne havde dog været i højeste Grad divergerende; Dommerens eget Indtryk var, at en grøn Lanterne, fremstillet paa denne Maade, ikke vilde være hensigtssvarende udover en Afstand af godt et Par hundrede Yards, men i hvert Fald var det Skonnertens Sag at levere Bevis for at have ført gode Lanterne, og dette Bevis var ikke bleven ført. Aarsagen til Kollisionen maatte derfor søges i Lanterneføringen.

Man kunde end ikke være helt sikker paa, om Skonnerten den paagældende Nat i det hele taget havde ført nogen Lanterne. Vidneudsagnene fra Skonnerten kunde ikke tillægges nogen afgørende Betydning i den Henseende, thi de faa Folk, der var om Bord paa Skonnerten, var overanstrengte af forøget Arbejde og Vagt-tjeneste, og deres Udsagn om, at Lanterne var i Orden og paa Plads, kunde derfor i Virkeligheden gerne referere sig til en hvilken som helst anden Nat end Kollisionsnatten. Ingen om Bord paa Damperen havde nemlig set noget til Sidelanterne, hvad der dog havde været gunstig Lejlighed til, idet „Louise“ efter Sammenstødet atter holdt ned til Skonnerten og reddede de to Mand, og derved saa begge Sider af Sejlskibet paa ganske nært Hold.

Af disse Grunde maatte Skylden for Sammenstødet udelukkende lægges paa Skonnerten.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 10/1905, afsagt d. 22. Febr. 1905. En Fyrbøder paa S/S United States rømte i New York i Avgust 1905. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 100/1902, afsagt d. 1. Marts 1905. Skibsfører B. Berentsson, Fører af Skonnert „Olaus“, mod Handelsfirmaet Valentin, Drost & Jensen.

Efter et i Kiel oprettet Certeparti skulde nævnte Skibsfører dér indtage en Ladning Koks og bringe den til Kjøbenhavn. Efter Certepartiet skulde Indladningen ske saa hurtig som mulig i regulær Tørn, medens der til Losning var sat 6 løbende Dage, og Lade- og Lossedagene skulde tage deres Begyndelse Dagen efter, at Kaptajnen fra anvist Lade- og Losseplads havde meldt sig klar. Blev Skibet opholdt ud over den rette Tid, skulde der betales 50 Rm. i Godtgørelse for hver Overliggedag.

„Olaus“ kom til Ladepladsen — Wik Gasværk — d. 6. Oktober 1902 Kl. 3 Eftm., men blev liggende uden at faa Ladning før d. 16. Oktober, paa hvilken Dag Indladningen begyndte Kl. 10 Form. Den 18de ved Middagstid ophørte Indladningen, og Kl. 2 Eftm. fik Skibet Ordre til at gaa til den anden Side af Broen. Skibet begyndte dér først at indtage Ladning d. 20. Oktober og blev fuldt lastet d. 29. Oktober Kl. 3 Eftm. Paa Konnossementet, der dateredes d. 30. Oktober, til-

føjede Føreren: I Følge Protest har jeg at fordre foruden Fragt Godtgørelse for 9 Overliggedage.

Ved Losningen her forlangte Føreren af Modtageren, Firmaet Valentin Drost & Jensen, Godtgørelse for 9 Overliggedage, og da Firmaet nægtede at betale denne, indstævnedes Føreren dette til Betaling af Rm.  $50 \times 9 =$  Rm. 450 + Renter og Sagsomkostninger.

Skønt det efter det under Sagen fremkomne nu maatte anses for givet, at Skibet havde været ved Ladepladsen d. 6. Oktober, kunde der dog ikke tilkendes Skibet nogen Godtgørelse for dets Henliggen dér, indtil Indladningen d. 16. Oktober paabegyndtes; det var nemlig ikke godtgjort, at Skibet i den Tid havde været anmeldt ladeklart for Befragterne eller for Gasværket paa deres Vegne, saa lidt som at der fra Skibets Side var rejst Klage over, at Indladningen ikke begyndte.

Paa den anden Side kunde der ikke gives de Indstævnte Medhold i, at der slet ikke skulde tilkendes Sagsøgeren nogen Godtgørelse, da han kun havde fordret den for de 9 Dage fra d. 7. til d. 15. Oktober. Ganske vist var Førerens Udtalelser paa Indladningsstedet mindre klare, men han fandtes ikke at have givet Afkald paa Godtgørelse for for langsom Indladning efter d. 16. Oktober.

Det fandtes nu utvivlsomt, at Indladningen, uden at der var oplyst noget om Skyld fra Skibets Side, var foregaaet altfor langsomt. Det maatte dels anses for godtgjort, at der fra 16.—18. Oktober indkom 5 eller i al Fald 4 Skibe til Wik, hvilke alle lastede Koks fra Gasværket og atter afgik i Dagene fra d. 20.—28. Oktober; dels maatte „Olaus“ efter det fremkomne antages i al Fald at kunne have været fuldt lastet i Løbet af 6 Dage. Da nu Tiden fra 16.—29. Oktober mindst udgjorde 13 Dage, og naar d. 18de fradroges paa Grund af Forhalingen fra den ene Side af Broen til den anden og d. 19de som en Søndag, blev der 11 Dage til Indladningen, altsaa mindst 5 Dage mere end nødvendigt. Der fandtes herefter i hvert Fald at maatte tilkomme Sagsøgeren Godtgørelse for disse 5 Dage à Rm. 50 pr. Dag, hvilket Beløb de Indstævnte efter det paa Konnossementet tagne Forbehold maatte betale.

De Indstævnte dømtes herefter til at betale Rm. 250 med Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

Dom i S. S. Nr. 18/1904, afsagt den 1. Marts 1905. Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn paa S/S „Diana“s Vegne.

Dampskibet „Diana“ tilhørende Russisk Dampskibsselskab tor Skibsfart og Handel i Odessa, afgik d. 9. December 1903 fra Riga bestemt til Odessa med en Ladning Stykgods og kom den 11. December Kl. 4,50 paa Grund.

Det var tæt Taage, og Damperen kunde ikke, trods gentagne Forsøg, komme af ved egen Hjælp. Den 12. om Morgenen viste det sig, at det var ved Møens Klint, at Damperen var grundstødt.

Styrmanden gik i Land for at telegrafere til Kjøbenhavn og Kiel efter Assistance, og Kl. 2 Eftm. ankom Svitzers Bjærgningsdamper „Skandinavien“ og senere „Em. Z. Svitzer“. Paa Grund af Mørke og haard Kulning opgav man at faa Forbindelse med „Diana“ den Aften, men den 13. Kl. 9 Form. gik „Em. Z. Svitzer“ hen i Nærheden af „Diana“, og en Baad, hvori befandt sig Kapt. Mogensen, Fører af „Em. Z. Svitzer“ og Kapt. Jørgensen, Bjærgningsentreprisens Inspektør, roede hen til „Diana“. Efter en længere Forhandling mellem „Diana“s Kaptajn og Inspektør Jørgensen, enedes man om en Overenskomst, der fandt sit Udtryk i en Kontrakt, afsluttet ved Udfyldning af en af Bjærgningsentreprisens sædvanlige engelske Blanketter, som begge straks underskrev. Bjærgeløn sættes her til £ 10,000 (30 % af bjærget Ladning og Inventar, hvis Skibet blev Vrag). Der blev nu intet foretaget hverken den Dag eller den 14. og 15.

paa Grund af Vejrliget, skønt „Diana“s Kaptajn mente, at det havde været muligt at arbejde de Dage. Ved en d. 16. foretagen Undersøgelse viste det sig, at „Diana“ stod paa Sten og Kridt fra Stævnen til ud for Fokkemasten (i 17 til 18 Fod Vand), derefter var frit til hen ved Kedelrummet, men derfra atter stod til udfor Luge Nr. 3. I Lastrum Nr. 1 og 2 fandtes da henholdsvis 16 og 12 Fod Vand, i Maskinen 8 Fod og i Lastrummene Nr. 3 og 4 henholdsvis 12 og 14 Fod Vand.

Bjærgningsarbejdet paabegyndtes derefter og fortsattes til den 27. Decbr. Der bragtes Pumper fra Bjærgningsdamperne om Bord i „Diana“, der efterhaanden pumpedes læns. Den 19. kunde man fyre op i „Diana“s Maskinrum og derefter benytte Skibets egen Maskine. Der lossedes den største Del af Ladningen, der bragtes dels over i Bjærgningsdamperne, („Kattegat“ kom til Stede den 17. Decbr.) dels i 3 Lægtøere, af hvilke de 2 blev bugserede 3 Gange ind til Kjøbenhavn, den 3dje 2 Gange. I Arbejdet deltog en Del Folk fra Kjøbenhavn og Møen samt Skibets Mandskab, som blev betalt derfor af Entreprisen. Der blev fra den 20de Decbr. daglig gjort Forsøg paa at slæbe Skibet af, og den 27. lykkedes det, hvorefter Skibet, der forinden var blevet tættet lidt, gik til Kjøbenhavn med egen Maskine. Her blev Bunden undersøgt og yderligere tættet, hvorefter Skibet senere kom i Dok. Ved Dykkerundersøgelsen viste der sig paa begge Sider betydelige Buler og enkelte Revner.

„Diana“s Kaptajn og Rederi nægtede nu at betale det fastsatte Beløb, idet de fordrede Sølovens § 227 bragt til Anvendelse. Herefter anlagde Svitzer Sag mod Firmaet Hecksher og Søn, der havde forpligtet sig til at modtage Søgmaal paa Rederiets Vegne og indestaa for Betaling af det af Retten fastsatte Beløb. Svitzer paastod sig tilkendt de anførte £ 10,000 med Renter foruden Sagsomkostninger. Indstævnte fordrede Beløbet betydelig nedsat efter Rettens Skøn og sig fritagne for Sagsomkostninger, idet de gjorde gældende, at den paa-gældende Kontrakt ikke var forbindende for dem og Skibet.

Retten fandt nu ikke, at der kunde gives Indstævnte Medhold i, at der pr. Telegraf skulde være sluttet en Aftale mellem „Diana“s Rederi og Svitzer straks efter Strandingen uden Fastsættelse af nogen bestemt Bjærgeløn, i det dette slet ikke er godtgjort. Heller ikke kunde der gives dem Medhold i, at Svitzer, der kunde sætte sig og virkelig ogsaa satte sig i direkte Forbindelse med Rederiet, ikke saa kunde træffe nogen bindende Overenskomst med Skibets Fører (denne Overenskomst var i Virkeligheden truffen, før Rederiet telegraferede til Svitzer.)

Derimod maatte der gives dem Medhold i, at Skibets Fører, der ikke, da han afsluttede Kontrakten, var i Forbindelse med eller havde kunnet træde i Forbindelse med Rederiet eller nogen paa dettes Vegne, den Gang var i Nød („der stod Nød paa“), og at de Indstævnte derfor ikke kunde være bundne ved Kontrakten. Dette maatte antages uden Hensyn til, at Skibets Fører ved Forhandlingerne inden Kontraktens Afslutning maatte antages at have været villig til at gaa ind paa endog haardere Vilkaar.

Ikke desto mindre fandtes der i Bjærgeløn at burde tilkendes Sagsøgerne de fordrede £ 10,000 med Renter. Efter hvad der var oplyst, var Værdierne af Skib og Ladning efter Strandingen nemlig over Kr. 1,175,000; heraf vilde Bjærgelønnen kun udgøre mellem  $\frac{1}{8}$  og  $\frac{1}{7}$ , og denne Betaling kunde ikke skønnes at være for høj, naar hensaaes til den Fare, hvori Skib og Ladning utvivlsomt befandt sig, til det ydede Arbejde, de dertil anvendte Midler og den særlige Risiko, som Arbejdet paa den Aarstid medførte. (Se Sølovens §§ 225 og 226). Sagens Omkostninger burde Indstævnte betale med Kr. 750.



## Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

### Afdelingen for mindre Skibe.

(Sluttet).

Regnskab for 1904.

Indgaaet fra følgende Kredse:

Indtægt:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Marstal .....	471 00	
Aalborg .....	378 60	
Bornholm .....	274 40	
Kolding .....	226 80	
Bandholm .....	244 20	
Aarhus .....	250 50	
Odense .....	162 00	
Nyord og Stege.....	145 00	
Faxe .....	143 70	
Kjøbenhavn .....	125 00	
Langeland og Strynø .....	105 00	
Dragør .....	86 70	
Nyborg .....	65 85	
Svendborg .....	205 95	
		2,884 70
Passive Medlemmer.....		102 00
Restancer pr. 1903.....		7 50
Indvundne Renter .....		18 59
Kassebeholdning primo Januar 1904.....		1,257 86
		4,270 65
Kassebeholdning 1. Januar 1905 .....		1,601 21

Udgift:

Kontingent til „D. S. R. F.“:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Marstal .....	280 50	
Aalborg .....	249 20	
Bornholm .....	162 08	
Kolding .....	134 96	
Bandholm .....	135 96	
Aarhus .....	162 52	
Odense .....	97 26	
Nyord og Stege.....	93 10	
Faxe .....	84 62	
Kjøbenhavn .....	77 00	
Langeland og Strynø .....	68 46	
Dragør .....	54 78	
Nyborg .....	41 98	
Svendborg .....	132 92	
		1,775 34
Passive Medlemmer.....		115 00
Annoncer .....	48 30	
Telegrammer og Porto .....	8 35	
Frimærker .....	24 00	
Tryksager .....	11 45	
Inkassoprovision i Marstal.....	38 00	
		130 10
Kredsformændenes Rejseomkostninger .....		349 00
Kassererens Løn .....		300 00
Balance-Konto .....		1,601 21
		4,270 65

Regnskabet godkendtes.

### Sømandsstandens Repræsentation i Rigsdagen.

Kaptajn Nielsen, Rødvig: Hvis vi blot havde haft nogle Repræsentanter i Rigsdagen; havde vi næppe faaet en Sølø som den nuværende. Skønt Sømandsstanden repræsenterer store Dele af Fædrelandets Interesser, er dens Valgret nu lig Nul. Vi har været Sam-

fundets Stedbørn og bør nu søge at faa Lov til at afgive vor Stemme overalt i Verden.

Kaptajn M. Nielsen, Aarhus, slutter sig til Tanken, som dog næppe kan realiseres.

Kaptajn Nielsen, Rødvig, anbefaler at samle Underskrifter Landet over til en Henvendelse til Lovgivningsmagten.

Kaptajn H. C. Andersen fandt Tanken baade smuk og værdig, men ikke gennemførlig uden en Grundlovsforandring.

Sekretæren, Nicolaisen, finder det ret urimeligt, at Søfolk skulde have Ret til at kaste deres Stemmer ind i en Kreds, hvor de ikke hørte hjemme. I Norge er Sømandsstanden omtrent ikke repræsenteret i Rigsdagen, skønt den kan sende sine Stemmer hjem. Det er tidligere berørt, at man bør paavirke de enkelte Rigsdagsmænd omkring i Kredsen, hvilket Taleren anbefaler.

Formanden holder med Nielsen, Rødvig. Vi faar intet uden at begære noget.

Sekretæren: Naar Handelsstanden og Haandværkerstanden, der er langt talrigere end vi, trods fortvivlede Anstrengelser ikke kan opnaa en fyldigere Repræsentation, kan vi saa meget mindre. Taleren anbefaler Henvendelse til de enkelte Rigsdagsmænd.

Kaptajn Mortensen, Bogense, slutter sig hertil.

Det vedtoges, at Bestyrelsen skal søge fremmet Arbejdet paa, at de nuværende Mængder ved Sømandsstandens Repræsentation paa Tingene afhjælpes.

### Sømandshjem og Sømandshusafgift.

Denne Sag indledes ligeledes af Kapt. Nielsen, Rødvig.

Formanden udtalte sig i Tilslutning til Indlederen. Der bør her som i Sverrig ved Mønstringen svares et Beløb til Sømandshuse.

Kapt. Hansen, Faxe: Kan Afgiften ogsaa afkræves fremmede Skibe?

Redaktør Drechsel mener ikke, at Staten kan gøre dette.

Det henstilles til Bestyrelsen at undersøge, om der findes nogen Form, hvorunder der kan afkræves Skibe, der indgaar i danske Havne, en fast Afgift.

### Foresøgning om Søndagen.

Paa Foranledning af Bornholms Kreds behandlede derpaa Spørgsmaalet: „Toldvæsenet og Foresøgningen paa Københavns Red om Søndagen“, hvilken Foresøgning paa Indrereden om Søndagen Skibene ønskes fritagne for.

Formanden: Det er livsfarligt at ankre paa Københavns Indrered under en Storm. Kaptajn Kofod har ønsket Ret til, at Skibe fra indenrigske Pladser, naar de giver Kendingssignal, maa løbe lige ind i Havnen.

Sekretæren, Nicolaisen: Vi kan jo vedtage at indsende et Andragende om Tilladelse til, at Skibe paa indenrigske Pladser maa passere Toldboddommen Søndag Formiddag uden Foresøgning.

Kaptajn Andersen vil være glad, om dette kunde opnaas, men tror det ikke. Dette er jo en Toldsag.

Noget andet er, at Fartøjerne faar Lov til at gaa indenfor Bommen og fortøje ved Pælene.

Kaptajn Christiansen, Aalborg, ønsker under stormende Vejr Forsegling indenfor Bommen.

Efter yderligere Udtalelser vedtoges det at indsende Andragende i Tilslutning til Kaptajn Koføeds Ønske om, at Skibe uden Forsegling kan passere Toldbod-bommen Søn- og Helligdage.

#### Ankerplads paa Kjøbenhavns Inderred.

Fra Bornholms Kreds forelaa Henvendelse angaaende Smaaskibenes Ankerplads paa Kjøbenhavns Inderred.

Kapt. Christensen, Aarhus: Der er for lidt Plads paa Vestsiden ved Frihavsmolen. Hvis der kunde blive bedre Plads mellem Lynetten og Trekroner, skulde der dér mudres op til 10—12 Fod.

Formanden: Den nuværende Ankerplads vil ikke blive os fratagen, selv om vi faar denne Uddybning.

Det vedtoges at andrage Kjøbenhavns Havneavtoriteter om en saadan Uddybning.

#### Staten og den private Skibsfart.

Ligeledes fra Bornholms Kreds var rejst Spørgsmaalet om Statens Konkurrence med den private Skibsfart.

Efter et Par Bemærkninger henlagdes imidlertid Sagen.

#### Jærnbanebroen ved Aalborg.

Aalborgkredsen har anmodet Rederiforeningen om at virke for bedre Forhold ved Gennemsejling ved Jærnbanebroen ved Aalborg.

Kapt. Christiansen, Aalborg, tolker Kredens Anker over Broen, hvor Skibene ofte maa ligge og vente i Timer eller mere. Det kan derhos ske ved vestlig Vind, at Skibet maa ankre, naar der ikke lukkes op, og at det saa ikke under den stærke Strøm kan styres, men tørner mod Broen. Denne passerer nu af 37 Tog daglig, og da den lukkes 10 Minutter før Togets Passage, bliver der en Masse generende Forstyrrelser for Skibsfarten.

Kapt. Christensen, Aarhus: Der burde være en Dampner til Afbenyttelse. Broen lukkes for Resten op for Dampskibe — selv om der er Stoppesignal oppe — fordi deres Gennemfartstid kan beregnes.

Kapt. Nielsen, Aarhus: Aalborg kunde i sin Tid have faaet en Dampner, men vilde ikke. Det er en stor Fejl, at Broen ikke kan aabnes i en Fart.

Kapt. Christiansen, Aalborg: Der var den Gang kun lidt Sejlads, og der var kun 5—6 Tog over Broen daglig.

Redaktør Drechsel: Vi har andraget om denne Sag fra 1898. Forholdene deroppe er en fuldstændig Skandale. Man kan næppe forlange en Dampner, men derimod at Broerne gør Gennemsejlingen saa bekvem som muligt. Man har ikke benyttet Nutidens Midler i saa Henseende. Der gøres fra Foreningens Bestyrelse alt muligt i denne Sag. Vanskeligheden for Ministeriet ligger i, at Broen benyttes af flere Privatbaner, og disse kan ikke betale, men Ministeriet har den Pligt at overvinde disse Vanskeligheder.

Efter en Bemærkning af Kapt. Mortensen henstiller

Kapt. Hansen, at der i Stedet for den bortfaldende Afgift ved Hals betales 1 Øre pr. Ton for Skibe, der gaar ud og ind ad Fjorden, til Hjælp til en Slæbedampner.

Kapt. Christiansen: Oplukningsforholdene maa gøres bedre. Skal vi have en Dampner, bør den være fri.

Kapt. Nielsen, Svendborg, sluttede sig hertil.

Det vedtoges at opfordre Bestyrelsen til af al Kraft at arbejde for bedre Gennemsejlingsforhold ved Aalborg ved hurtigere og tidssvarende Oplukning af Broen og eventuelt Stationering af en Dampner til fri Afbenyttelse.

#### Limfjordens Besejling.

Derefter behandledes Spørgsmaalet om Ophævelse af Lodstvang for Skibe under 60 Tons i de uddybede Farvande i Limfjorden og Tilladelse til at benytte Frederik VII Kanal som Nødhavn mod almindelig Havnetakst.

Generalforsamlingen vedtog at indgaa med fornyet Andragende om Frihed for Lodstvang for Skibe under 10 Fods Dybgaaende ligesom i de øvrige Dele af Limfjorden. Ligeledes ønskes Tilladelse for Skibe, der ankommer Vest fra og anløber Kanalen som Nødhavn, til at passere Øst efter mod at betale almindelige Havnepenge.

#### Adressering.

Kapt. Jacobsen, Rudkjøbing, indledede derefter om Adresseklausuler og Adresseprovision.

Kapt. Hansen, Faxe: Vi har intet imod, at Købmanden har en Mægler, men lad ham selv betale ham. Vi bør støtte Svenskerne i denne Sag. Vi vil vist derved skaffe mange Mæglere en friere Stilling. Hvis vi ikke kan opnaa Forandring paa anden Maade, saa lad os skrive under som i sin Tid mod Vægtgarantien.

Sekretæren, Nicolaisen: Det skete tidligere ofte, at Skibsføreren misbød Mægleren. Naar der sluttes en Fragt og skrives Certeparti, maa der protesteres i Tide. Hos Taleren adresseres der aldrig, da det er en usædvanlig Klausul. Den eneste Maade at gaa frem paa er at nægte at lade sig adressere til nogen Mægler. Adresseprovisionen er et faktisk Afdrag paa 2 pCt. af Skipperens Fragt.

Det vedtoges, at Foreningen henstiller til sine Medlemmer, at de foreløbig ved enhver Fragtslutning saa vidt muligt søger at undgaa at blive adresserede.

#### Hals Fyrskib m. m.

Fra Svendborgkredsen forelaa Skrivelse om, at Hals Fyrskib paatænkes borttaget og Egense Fyr forstærket, hvilken Ordning Kredsen fandt uheldig.

Kapt. Christiansen, Aalborg: Meningen har nok været, at der skulde bygges et fast elektrisk Fyr, der er meget billigere end et Fyrskib.

Forholdet skal nu undersøges, og hvis det viser sig rigtigt, at Fyrskibet skal fjernes, vedtoges det, at Foreningen skal protestere derimod.

Fra samme Kreds ankedes over Fyrbøjen paa Hatterbarn.

Flere Talere fandt en Lysbøje heldigere end et Fyr.

Kapt. Nielsen, Svendborg, betoner, at man blot havde ment, at Belysningsforholdene ved Hatterbarn ikke var saa gode som ønskeligt.

#### Forskellige Bemærker.

Efter anbefalende Udtalelser fra Kapt. Jacobsen og Kapt. Albertsen tiltraadte man en Henstilling fra Rudkjøbingkredsen om en forbedret Afprækning af Farvandet Syd fra til Marstal.

Ligeledes ønskes Sejerø Knold afmærket og en Vager anbragt paa 7 Fods-Pladen Sydøst for Sejerø.

Endeligt ønskes den lille, røde Spidstønde paa Tolken Øst for Falster ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde.

#### Eventuel Kontingentforhøjelse.

Sekretæren, Nicolaisen, oplæste en Skrivelse fra Sejlskibsrederi-Foreningen, hvori der under Hensyn til den fortsatte Virksomhed og de Krav, der stilles til Foreningens Arbejde fra Medlemmerne, anbefales en Kontingentforhøjelse.

Efter en meget lang Forhandling, hvori en Række Talere deltog, og som til Tider fjernede sig stærkt fra det foreliggende Æmne, viste der sig — overfor en mulig Forhøjelse — overvejende Stemning for en Tonnageafgift paa 2 Øre og saaledes, at eventuelt manglende Beløb tilskydes af Foreningens Midler.

#### Næste Aars Generalforsamling

vedtoges det enstemmigt at afholde i Nyborg.

#### Mæglerne i Königsberg.

Paa Foranledning af Kapt. Albertsen, Marstal, førtes en kort Forhandling om den Maade, hvorpaa enkelte Mæglere i Königsberg stadig søger at overtage Fragter i fast Regning.

Man besluttede at henstille til Sejlskibsrederi-Foreningen i Forbindelse med den ny-stiftede svenske Østersøforening, Bartschiffververein og Elbschiffververein at søge Forholdene i Königsberg ordnede paa tilfredsstillende Maade.

#### Valg.

Som Repræsentant ved D. S. R. F.s Generalforsamling valgtes Kapt. Christensen, Aarhus, med Kapt. H. C. Andersen, sammesteds, som Suppleant.

Sluttelig genvalgtes med Akklamation Kapt. C. Jensen, København, som Formand for de næste 3 Aar.

#### Kredsafdelingen for Fyen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen afholdt d. 26. Februar sin aarlige Generalforsamling i Svendborg. Formanden, Havnefoged Carl E. Møller, fremlagde det reviderede Regnskab for 1904, for hvilket der gaves Decharge. Det udviser, at der i Afdelingen er indmeldt 122 Skibe med 18,302 Reg.-Tons Netto, nemlig fra Thurø 70 Skibe med 9,904

Tons, Svendborg 36 Skibe med 5,592 Tons, Troense 12 Skibe med 2,105 Tons, Odense 3 Skibe med 582 Tons og Faaborg 1 Skib med 119 Tons. Indtægten har været Kr. 1,207.67, hvoraf til Hovedforeningen er indbetalt Kr. 928.58. Udgifterne (til Administration, Rejser etc.) var Kr. 485. Aaret sluttede med en Kassebeholdning af Kr. 243.14 mod 200 i Fjor.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes med Akklamation Havnefoged Carl E. Møller. — Revisorerne, Skibsrederne Anderschou og N. P. Petersen, genvalgtes.

Hovedforeningens Sekretær, Redaktør Drechsel, gav dernæst en Oversigt over dennes Virksomhed i det forløbne Aar. Han omtalte herunder de tilfredsstillende Resultater af den med de tyske og svenske Redere truffne Overenskomst om Vægtgarantiens Afskaffelse. Det har sin Betydning, at man herved er kommet ind paa et Samarbejde med de udenlandske Redere. I Forbindelse hermed omtalte Taleren det nylig afholdte internationale Møde af Dampskibsredere i København, der var forløbet bedre, end det almindelig ventedes, og som viste, at det internationale Samarbejde mellem Rederne er i god Vækst; særlig Betydning havde det, at de engelske Redere havde deltaget i Konferencen. — Med Hensyn til Lodstaksterne havde Foreningen stillet alle de Oplysninger, den havde indsamlet, til Ministeriets Disposition; dette er sikkert nu i Stand til at se, for hvilke Farvande der er ansat for høje Takster, og en Revision af Taksterne er under Forberedelse, saa Foreningens Arbejde i denne Sag forhaabentlig snart vil føre til et Resultat. — Foreningen havde medvirket til at faa den bekendte Losningssag fra Aalborg appelleret til Højesteret; dennes Dom var desværre ikke tilfredsstillende, men Redernes Stilling under fremtidig opstaaende Konflikter er dog saa stærk, at de vil kunne væge sig mod eventuelle Overgreb fra Købmændenes Side. Spørgsmaalet vil sikkert blive prøvet paany for Domstolene, om der bliver Anledning dertil. — Den Beskatning af Søfartens Aktieselskaber, der var foretaget i de forskellige Kommuner i Henhold til de ny Skattelove, viste et fuldstændigt Kaos, idet de Fortolkninger, Ligningsmyndighederne anvendte, var indbyrdes vidt forskellige. I Fyens Kredsafdeling har man ikke villet indrømme Berettigelsen til at fritage en Del af Nettoindtægten for Skat til Staten, naar en tilsvarende Del af Bruttoindtægten er fortjent i Udlandet; man fordrede, for at indrømme dette Fradrag, at den hele Virksomhed skal være foregaaet i Udlandet. Denne Fortolkning er utvivlsomt imod Forudsætningen for Bestemelsen i Skatteloven, der var, at den udenrigske Skibsfart i det væsentlige skulde gaa fri. I København er det da ogsaa lykkedes Dampskibsrederi-Foreningen at faa fritaget den Indtægt, der haves ved at føre Varer fra udenlandsk Havn til udenlandsk Havn. Foreningen vil søge at faa i hvert Fald denne Fortolkning akcepteret af alle Ligningsmyndighederne i de paagældende Kommuner. — Foreningen har nu som hidtil fordret Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse; der er nu i Landstinget fremkommet Forslag om at halvere den nu og lade Resten bortfalde om tre Aar; kan dette gennemføres, er Arbejdet for denne Sag vel afsluttet. — Taleren gennemgik derefter samtlige de Forslag til Ændringer i Ulykkesforsikringsloven, der var fremsat fra Skibsfartens Side, og konstaterede, at de alle var blevne antagne af Folketingets Udvalg om Loven, et Resultat, man fra Skibsfartens Side kunde være særdeles tilfreds med.

Der førtes derefter en indgaaende Forhandling om Ulykkesforsikringsloven, der endte med enstemmig Vedtagelse af følgende Resolution:

Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til, naar Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring er gennemført, hurtigst muligt at tage de fornødne foreløbige

Skridt til Oprettelsen af den i Lovforslaget omhandlede gensidige Forsikringsforening.

Efter en Diskussion om forskellige indre Forhold, Foreningen vedrørende, sluttedes Generalforsamlingen.

## Lodsforsøgene i Frederikshavn.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 6 af 9. Februar skriver Hr. C. Petersen, Fører af 3-m. Skonnert „G. R. Berg“ af Thurø, at han Mandag d. 6. Januar d. A., Kl. c. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aften, nødtes paa Grund af Storm af SO. til at holde paa Frederikshavn, og at han i det Haab, at Lodserne kunde borde Skibet indenfor Pieren, vedblev at blusse med korte Mellemrum, fra Havnefyrene kom i Sigte til lige udenfor Pieren, men stadig uden noget som helst Svartsignal, og forespørger, om Lodserne ved Frederikshavn ikke holder Vagt saa vel Nat som Dag ved Pieren dersteds, da han maa formode, at de absolut ikke har gjort det ovennævnte Nat.

I Anledning af ovenstaaende tillader jeg mig at meddele, at Lodserne her holder Vagt saa vel Nat som Dag paa det søndre Havnehoved, og at der næppe ved noget Lodseri holdes mere paalidelig Vagt end her, hvor der kommer Skibe paa Havnen baade Nat og Dag. Lodsen, der havde Vagt den nævnte Aften, da Skonnert „G. R. Berg“ kom paa Havnen, saa Skonnerten mellem Laurs Revs Vageren og Havnehovedet, den viste da intet Blus, og ej heller tidligere var bemærket noget saadant. Derimod havde Lodsen c. 10 Minutter før set et Lys, som han skønnede at være fra Dampskibet „Georg“, der kort forinden var udgaaet af Havnen, og hvis Lods havde forladt Skibet i Yderhavnen, da det, paa Grund af den haarde SO. Storm og høj Sø var umuligt at tage Lods fra Borde udenfor Havnen. — Søen brød uafbrudt over Havnehovedet, hvad der vanskeliggjorde Udskibet, ligesom ogsaa Skibets Bevægelser i den oprørte Sø har kunnet hindre Iagttagelser af Blusningen.

Iøvrigt antog den vagthavende Lods, at ovennævnte Skonnert havde Lods fra Hirsholmen, da Skibet ikke drejede til, men vedblev at bære paa Havnen. — Uden Tildrejning vilde det have været umuligt for Lodserne at krydse ud betimeligt nok til at borde Skibet i Yderhavnen.

Frederikshavns Lodseri, d. 22. Februar 1905.

*Chr. Bærentz,*  
Lodsoldermand.

## Fragtmarkedet.

I det hele og store er der ingen væsentlige Forandringer at konstatere i den forløbne Uge, hverken hvad de udgaaende eller hjemgaaende Markeder angaar. Overalt fragtes der næsten kun for denne og næste Maanedes Lastning, idet Befragterne for senere Terminer gennemgaaende byder for lidt til at friste Rederne til at dække sig forud. Der udbydes mer end rigelig Tonnage i alle de almindelige Trader for prompt Lastning, og omend det maa siges, at der er effektueret et ret anseeligt Antal Befragtninger, lader Raterne dog meget tilbage at ønske. De urolige Forhold i Rusland har foraarsaget en Del Forstyrrelser i Eksporten fra Sortehavet, til Dels ogsaa

fra Østersøpladserne, og Dampene lider derunder, idet der er færre Fragter at faa, medens Ekspeditionerne tilmed gennemgaaende er daarligere. En Del Baade, som var sluttet fra Batum med Petroleum eller fra Poti med Erts, er saaledes bleven annullerede, grundet paa Strejkerne disse Steder, og den Slags bidrager kun til at virke yderligere deprimerende paa et i Forvejen med Tonnage overbebyrdet Marked. Nordamerika er ogsaa et flovt Marked, hvorimod La Plata synes at vise lidt mere Lyst til at fragte, men da der er en Masse ubefragtede Dampere paa Vej udefter, vil vi, med det første, næppe faa væsentlig højere Rater at se end de nuværende.

Det østlige Marked har været ret livligt, og flere Steder er der Stigninger at konstatere, saaledes f. Eks. fra Bombay, som for Marts Tonnage har betalt indtil 15/6 udsøgt Havn, medens der for Sukker fra Java pr. Juni/Juli sluttedes til 26/ à 27/ U. S. eller Evropa. Kurrachee, Calcutta Rishavnene er stille og uforandrede. En Del Baade placeredes for Kul fra Japan paa Basis af 1,40 Dollars Moji/Hongkong, 1,50 à 1,70 til Singapore.

Sortehavet har kun kunnet tage meget lidt Tonnage. Store Baade har været vanskelige at anbringe og har ikke kunnet betinge mere end 6/9 à 7/ til udsøgt Havn ved Anlægning fra Odessa, Nikolajeff etc. Mindre Dampere har lettere fundet Liebhave til 7/3 à 7/6 N. C. Raterne fra Azoff er uforandrede, men der fragtes kun lidt; 10/6 betales pr. 10/25. April til god Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn. For Salt fra Eupatoria til Reval akcepteredes 10/3 pr. Marts.

Middelhavet er, presset af det store Udbud af Tonnage, stadig flovt, og Raterne er maaske snarest en Kende lavere end for en Uge siden. For Esparto betales 12/ Almeria/Fleetwood, og for Fosfat 7/3 Sfax/Kings Lynn. Fra Aleksandria slutes kun faa Baade; sidst betalte Rater er 6/ Bomuldsfrø til Hull, 6/6 London. For Erts fra Bilbao kan faas 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 4/9 à 5/ Rotterdam.

Nordamerika tager ikke mange Dampere. Noteringerne for Korn og paa Netto Charter fra Golfen er til Dels nominelle; et Par Marts Baade sluttedes dog fra New Orleans til Sulina, Kustendie eller Fiume til 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/3 pr. Qr. Paa Netto Form noteres 10/3 til U. K. eller Kontinentet. Træfragter udbydes sparsomt, og Raterne er lave paa Basis af omkring 73/9 fra Sapelo, 81/3 fra Pensacola til én Havn U. K. eller Kontinentet. Fra Canada gøres der heller ikke meget, 40/ betales fra Miramichi til Englands Vestkyst og 35/ à 36/3 noteres fra St. John. For Fosfat sluttedes et Par Baade, og der betales 16/3 Tampa/Cette, 13/ Fernandina/Ghent.

La Plata har vist en lille Smule livligere Tendens til at operere, men da Befragterne véd, at der er megen ubefragtet Tonnage undervejs, vil de ikke inklade sig paa at bevilge højere Fragter. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er 16/6 à 17/ det bedst opnaaelige pr. Marts, medens 17/3 à 17/9 kan betinges pr. Maj/Juni. Fra Bahia Blanca er betalt 17/ for prompt.

Østersømarkedet viser ikke meget Liv, idet der for prompt Afskibning kun findes faa Laster, for hvilke Raterne gennemgaaende tilmed er meget usle, og hvad Træbefragtninger pr. f. o. w. og senere angaar, da effektueres der kun yderst faa saadanne, grundet paa Købmændenes Uvillighed til at betale Konference Raterne, som det maa siges, at langt den overvejende Del af Rederne overholder til Punkt og Prikke. Selvfølgelig kan det ikke undgaas, at nogle kniber udenom, men det er kun de færreste, medens vi paa den anden Side ogsaa har Eksempler paa, at Konference Raterne og lidt til er opnaaede ved stadig at refusere lavere Bud. Hver Befragtning, der gøres til Konference Raterne, bidrager til at styrke Markedet, da der jo bliver en Formindskelse af den fragtfri Tonnage, og det gælder blot for Rederne om at vise Udholdenhed. For prompt Lastning noterer

Riga, som det forøvrigt endnu ikke er helt uden Risiko at gaa til, da det stadig er en Del Is i Bugten, 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. for Korn til London, Rotterdam eller Hamburg, Frcs. 18 Hør Dunkerque eller Ghent, men Ladning er meget knap. Windau har intet at byde paa. Fra Reval kan faas 1/ Hvedebasis og fra Libau 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Königsberg har sidst betalt 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Hvede til Rotterdam, og 1/3 noteres til Antwerpen.

Kulfragterne er ikke undergaaede væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Ad Østersøen til er de baade faa og smaa, og fra Østkysten betaltes f. Eks. kun 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 Swinemünde, 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Neufahrwasser, 4/ à 4/3 Kiel, 4/ Malmø, 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ Helsingør eller Tuborg (1,300 Tons), 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Grenaa (900 Tons), medens Fragterne til Middelhavet er faste paa Basis af 6/3 à 7/ til Genua, 6/6 Barcelona. Fra Cardiff sluttedes til 4/9 Lissabon, Frcs. 7 Algiers, 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/ Genua, 7/6 à 8/ Venedig, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/ Port Said, 6/3 Konstantinopel, 7/6 Bombay, 5/6 Las Palmas, 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er vedvarende flovt, og hvad der bliver sluttet er kun til meget smaa Rater.

ab Bottenhavet noteres 20 Mark (Sydbotten) til Danmark samt til Bremen, Geestemünde 26 Mark.

ab Memel noteres Wilhelmshaven 27 Mark, Bremen 26 à 27 Mark pr. Std.

ab Königsberg viser det sig stadigt lige fast; der søges og sluttet jævnlige Skibe til 15 Mark til Danmark, Sydsverrig, Slesvig Holsten.

ab Danzig skal det være ret stille; der foreligger heller ingen Noteringer derfra.

ab Stolpmünde blev sluttet et mindre Skib til 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark for Rug, men den paafølgende Dag atter til 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark til Danmark, Sundhavn; mulig vil der endnu pr. Marts kunne placeres et Par Smaasejlere.

ab Kolberg, Rügenwalde fremkommer ingen Tilbud; dertil bestemte Skibe erholder dog antagelig Returlaster.

ab Stettin — Königsberg Cement 45 à 50 Pf. Briketter 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark; til Danmark 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Tønning 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6 Mark Rug, til Kjøbenhavn Cement 60 à 65 Pf., til Libau Chamotte 4 Mark.

ab Lübeck udbydes mange Laster, navnlig Salt, saaledes Sydsverrig, Sundhavn 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Norrköping, Surte 4 Mark, Stockholm 5 Mark.

ab Sydsverrig — Hamburg 4 Mark, Königsberg 3 à 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Stettin 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark Gadesten, til Aberdeen 7/, Reval 6 Mark Granit, til Kiel, Stettin, Sønderborg 4 Mark Kantsten og Bygningssten, endvidere Birkebrænde til Kjøbenhavn 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kr. pr. Fvn., til Firth of Forth lang Props 20/.

ab Bornholm — Danzig 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Stettin, Aabenraa 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, alt Sten; til Kiel, Flensborg 8 Mark pr. 1,000 Klinker, til Bremen 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 4 Mark pr. Ton.

ab Malmø — Stettin Klid 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6 Mark, Gøteborg Byg 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kr., Kalmar Gødning 25 à 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Øre pr. Sæk.

ab Halmstad — Lübeck 3 Mark Gadesten, til Drammen 60 Øre pr. Sæk Mel.

ab Kjøbenhavn blev sluttet til Greifswald 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Nykjøbing Sjælland 16 Øre, Rønne 16 Øre, alt Majs, til Landskrona Solsikkekager 10 Øre, til Rendsburg Ben 6 Mark, og der noteres til Sølvborg Majs 3 Kr., til Kalmar Klid 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kr., forøvrigt er det nu lidt flovere fra Kjøbenhavn, derimod er der fra Kastrup mange Laster til danske Havne 12 à 13 Øre samt til Barth, Stralsund 3 à 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

Endvidere noteres Trapani — Greatyarmouth Salt 7/6 à 8/, Bremerhaven — Genua, gammelt Jærn 9/ à 10/.

## Generalforsamlinger.

### Sømandsforeningen

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn i Flaaden Schultz, bød Velkommen, og Retsformand Madvig, Sø- og Handelsretten, overtog Hvervet som Dirigent.

Formanden aabnede Forhandlingerne med at udtale varme og anerkendende Ord om den Mand, som nu savnedes i Bestyrelsen og paa Mødet, nys afdøde Kommander Giødesen. I 35 Aar har han staaet i Spidsen for Foreningen, den meste Tid af Navn, altid af Gavn. Han var en Mand, som, hvor han færdedes, altid satte sin Tro ind paa sin Gerning, altid mest, naar det gjaldt Sømandsforeningen. Uden at eje noget til at begynde med er Sømandsforeningen under Kommander Giødesens Ledelse bragt op til at eje Kr. 300,000, saa den nu aarlig kan yde c. Kr. 11,000 i Understøttelse til Enker og trængende Sømænd. En saadan Gerning fortjener Tak!

Hele Forsamlingen rejste sig i Tilslutning til denne Udtalelse.

Formanden gennemgik derpaa i Korthed Regnskaberne for 1904.

Understøttelseskassen for Sømænd har haft en Indtægt af ialt Kr. 5,545.44. I Understøttelser er der udbetalt ialt Kr. 4,787.98, deraf i Sygehjælp Kr. 3,119.98, for Forlis Kr. 95, i Begravelseshjælp Kr. 420, i Alderdomshjælp Kr. 813, i Huslejhjælp Kr. 230, samt i Huslejhjælp i Sømandshjemmet Kr. 110. Fremgangen for hele Aaret er kun Kr. 470.

Byggefonden har haft en Indtægt af ialt Kr. 27,998.03. Overskudet er lidt mindre end i Fjor, nemlig kun Kr. 1,922, men der er udbetalt en 2. Prioritet paa Kr. 6,000 til Enkekassen. Der indkom Kr. 7,000 i Gaver, Udlejningen har været ret gunstig, og vi skimter allerede Maalet, som er at gøre hele Bygningen til Fribolig for Enker.

Enkekassens Indtægter har ialt været Kr. 5,576.97. Der er uddelt i Pensioner ialt Kr. 3,650, og Overskudet er Kr. 955.57. Enkekassen ejer ialt Kr. 113,724.19.

Formanden gav derefter Beretning om Foreningens Virksomhed. Sømandshotellet har fungeret godt. I Gennemsnit har Belægningen været 93. Matrosskolen i „Hvalfisken“, der har en udmærket Plads i Frederiksholms Kanal, har været holdt i Gang som sædvanlig. Der har ikke været nogen Tilgang; det forstaar vi ikke, da alle, der har været der, har været meget tilfredse. Der er nu en halv Snes Elever, men der kan lige saa godt være 20. Formanden anbefalede Sagen. — Han bemærkede, at Foreningen ved Aarets Begyndelse havde 940 Medlemmer, ved dets Slutning 914. Foreningens Kapitalformue er anbragt i meget solide Papiere, Kr. 50,500 i kgl. Statsobligationer o. s. v.

Et Medlem spurgte, hvorfor Folk, der ikke før har faaet Understøttelse, ikke kan komme i Betragtning som Ansøgere.

Formanden oplyste, at dette kun gælder om Huslejhjælp. Man vil nemlig bort fra at give Huslejhjælp. Men de, som en Gang har faaet Huslejhjælp, vil man ikke berøve den, og derfor opfordrer man kun dem til at søge.

Man gik derefter over til Behandling af det af et Udvalg udarbejdede Forslag til ny Love for Foreningen.

Formanden oplyste, at det særlig var Kommander Giødesen, der havde Æren for disse Loves Udarbejdelse, hvis 2. Korrektur han netop fik gennemset og underskrevet, inden han under sin sidste Sygdom maatte lade sig indlægge paa Kliniken. I det væsentlige er de ny Love, kun en Sammenlægning af de nu bestaaende 3 Love, saaledes at der nu kun bliver en enkelt Lov. Den væsentligste Forandring, der bliver, er at fremtidig kun Søfolk hjemmehørende Øst for Storebælt kan blive Medlemmer af Foreningen. Dette sker af Hensyn til, at vi fra Provinsene Vest for Storebælt næsten kun faar nydende Medlemmer, men meget faa ydende Medlemmer, idet de ydende Medlemmer der gaar ind i de stedlige Foreninger. Endvidere sættes Aldersgrænsen til 40 Aar i Stedet for 45 Aar. For færende Sømænd sættes Grænsen for Udeblivelse af Kontingent uden at blive slettet som



Medlemmer til 2 Aar i Stedet for som nu 3 Aar. 1½ Aars Sygehjælp indskrænkes til 1 Aars Sygehjælp. Forlshjælpen forhøjes fra Kr. 60 til Kr. 75. Enkepensionen foreslaas sat til Kr. 70.

Kaptajn Schoubye kunde ønske, at Sømandene Vest for Storebælt ikke udelukkedes. Ligeledes ønskede han enkelte mindre Ændringer.

Kaptajn Jespersen ønskede Sagen udsat, for at Medlemmerne kunde gøre sig bekendt med de ny Love, som da kunde komme til Forhandling paa en ekstraordinær Generalforsamling om en 14 Dages Tid.

Dette Forslag forkastedes dog.

Efter yderligere Forhandling vedtoges de ny Love med et Par mindre Ændringer, som gaar ud paa, at der skal gives Sygehjælp straks, ogsaa naar Sømanden forplejes af Redet, og naar han er ulykkesforsikret, samt endvidere, at Enkepensionen sættes til Kr. 80, og at de Enker, der har Kr. 100, beholder denne Pension.

De saaledes ændrede Love vedtoges enstemmigt.

Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for atd. Kommandør Giødesen valgtes Kaptajn af Flaaden Konow, samt genvalgte Kaptajn Schultz og Havnefogedassistent Jensen. Revisorerne genvalgte.

Kaptajn Wibroe foreslog, at Foreningen viste sin Taknemmelighed for alt, hvad Kommandør Giødesen havde udrettet for den, ved at tilstille hans efterladte Enke en Æresgave paa Kr. 1,000.

Hele Forsamlingen rejste sig og vedtog enstemmigt Forslaget.

Sekretær Aage Giødesen bragte Foreningen en Tak paa sin Moders Vegne, idet han udtalte, at hun vilde blive dybt rørt ved at erfare dette Bevis paa Medlemmernes Hengivenhed overfor Kommandør Giødesen.

Generalforsamlingen sluttedes med et med Hurraraab besvaret Leve for Dirigenten, Retsformand Madvig.

#### Dampskibsselskabet „Norden“

har afholdt sin aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Hr. P. Brown, aflagde Beretning og Regnskab. Det forløbne Aar havde været daarligt — det var det tredje i Rækken af de daarlige Aar for Skibsfarten. Fragterne havde været lave, kun i det yderste Østen havde der været Penge at tjene, men Selskabet havde ikke turdet sende sine Skibe derud. Det ældste Skib, „Nordpol“, havde været oplagt i 4 Maaneder i Helsingør og var blevet forsynet med ny Kedler m. m. Som sædvanlig havde Selskabet haft en Del Havarier, desværre havde man mistet et Skib, idet Damperen „Nordby“ totalt forliste paa Vestkysten af Sydamerika, dog heldigvis uden Tab af Menneskeliv og Penge. Der var nu kontraheret om et nyt Skib i Stedet for, der vilde blive afleveret i Maj.

Hvad Udsigterne for 1905 angik, da var disse ikke lovende, og der var intet sluttet forud. Taleren udtalte sin Beklagelse over den stedmoderlige Behandling, den danske Skibsfart var Genstand for; den ønskede ikke nogen Beskyttelse eller Begunstigelse, men Lettelse for uretfærdige Afgifter; i saa Henseende pegede han paa Skibstolden og Konsulatafgiften, denne sidste havde i sidste Aar for Selskabets Vedkommende alene udgjort Kr. 20,000.

Regnskabet udviste et Driftsoverskud af Kr. 230,000, der foresloges fordelt saaledes, at der henlagdes Kr. 176,000 til Reserve- og Fornylsesfonden, og Kr. 54,000 overførtes til næste Aar.

En Aktionær (Hr. L. G. A. Gottlieb) spurgte, hvorfor Selskabet skred til Nyanskaffelser, naar der var saa lidt Fragt.

Dir. P. Brown: Det ny Skib blev kun anskaffet til Erstatning for det forliste.

Hr. Gottlieb fastholdt, at der ingen Grund var hertil, naar der var saa lidt Fragt.

Der gaves derefter Decharge.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Paludan, frem-

lagde Forslag til Bemyndigelse for Bestyrelsen til at anskaffe 1 à 2 ny Skibe, naar den fandt Tidspunktet belejligt. Bestyrelsen, der i 1899 fik en lignende Bemyndigelse, ønskede denne for at kunne gribe til, naar Lejlighed gaves, og Tidspunktet, som sagt, var belejligt.

Hr. Gottlieb fraraadede Bestyrelsens Forslag; vi har Skibe nok, men ingen Fragt.

Revisor Møllmann anbefalede Forslaget. Han nærede ubetinget Tillid til, at Bestyrelsen vilde forstaa at benytte det rette Øieblik ligesom hidtil.

Dir. P. Brown: Selskabet var gaaet langsomt frem med Anskaffelse af ny Skibe. Han kunde forsikre, Bemyndigelsen vilde blive benyttet samvittighedsfuldt og til Fremme af Selskabets Interesser.

Generalforsamlingen var ikke beslutningsdygtig med Hensyn til den foreliggende Sag, hvorfor en ny Generalforsamling vil blive indkaldt.

#### Dampskibsselskabet „Norden“

afholdt den 1. Marts ekstraordinær Generalforsamling, hvor det ovenanførte Forslag forelaa til endelig Afgørelse. Nogle af Talerne anbefalede Forslaget under Henviisning til, at der ikke stod noget i dette om, at Skibene skulde købes i Dag eller i Morgen, medens Fragtforholdene endnu var slette, — andre talte derimod, idet de lagde Vægten paa, at det var uheldigt at udvide Flaaden i saa daarlige Tider.

Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Paludan, besvarede de faldne Udtalelser, anbefalede Forslaget og betonede, at der slet ikke var Tale om indtil videre at købe noget Skib.

Forslaget vedtoges med 449 St. imod 48.

#### Søassuranceforeningen „Ærø“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Forretningsfører N. I. Ohlsen, aflagde Beretning. Aaret har for vor Forening været rigtig godt. Man har sejlet for en billig Præmie, og der er, saa vidt Taleren bekendt, ikke gaaet noget Menneskeliv tabt.

Da det ikke lykkedes at udpege nogen Dirigent, gav Bestyrelsen Ordet til Forretningsføreren, Hr. H. Clausen, der oplæste Regnskabet.

Dette godkendtes og toges til Efterretning.

Der forelaa Forslag fra Kaptajn Hansen („Alma Marie“), som fra forrige Aars ordinære Generalforsamling blev henvist til indeværende Generalforsamling; det er saalydende:

„Side 9, 4. Stykke, ønskes forandret til: Skibe, som befarer Afrikas Vestkyst mellem La Roche og Cap Palmas (begge inklusive) betaler i Ekstrapræmie for hver Rejse 1 % af Forsikringen, hvis Ankomsten til eller Afgang fra (eller begge) falder i Tiden mellem 1. November og sidste Februar (inkl.) Havnene Dakar, Rufisque og Bathurst er dog fritagne for Ekstrapræmie“.

Formanden udtalte, at Bestyrelsen kunde tiltræde Forslaget, med den Ændring, at der fritages for Ekstrapræmie for Sommerhalvaaret, der regnes til 6 Maaneder, medens der betales Ekstrapræmie for Vinterhalvaaret (6 Maaneder). Den ny Bestemmelse gælder dog kun for Marokkokysten, men herfra undtages dog Mogador, der er erkendt for at være en meget farlig Plads.

Ved Afstemningen vedtoges det saaledes ændrede Forslag.

Endvidere Forslag fra Hr. Olaf Petersen om, at Ekstrapræmie for Besejling af Konakry (Afrikas Vestkyst) bortfalder (Side 9, sidste Stykke.) Forslagsstilleren oplæste Breve fra forskellige Skibsførere, der alle udtaler sig til bedste for nævnte Plads: Stedet er sundt, og der er god Ankerplads, 4—5 Favne Vand og gode og billige Havne- og Losningsforhold. Der forekommer ingen Orkaner, kun til Tider lidt stærk Regn. Ingen videre Udgifter. Oktober—Marts er den bedste Aarstid, og der er ingen Barre, som til-

sander. God Naturhavn, som er vel beskyttet. Og nu er der bygget Pier. Forslaget vedtoges.

Forslag fra Kapt. A. Rasmussen („A. H. Friis“):

§ 14, Side 16, foreslaas, at Ordene „hele Procent“ i 5te Linje forandres til „halve Procent“, og at Tallet „13“ i 9de Linje forandres til „12½“.

Formanden fraraadede Vedtagelsen af Forslaget. Det var bedre, at Pengene blev i Reservefonden. Pengene gøres jo frugtbringende, hvorved de kommer alle Interessenter til Gode. Ved Afstemningen forkastedes Forslaget.

Forslag fra Bestyrelsen:

„Side 9, 3dje Stykkes første 8 Linjer udgaar og kommer i Stedet til at lyde saaledes: Skibe, som besejler andre Steder paa Island samt Færøerne eller er paa Fiskeri ved nævnte Steder i Tidsrummet fra 1ste Marts til 31te August (inklusive), svarer ¼ pCt. Ekstrapremie for hver Plads, der anlæbes, dog ikke ud over 1 pCt.“

Formanden motiverede Bestyrelsens Forslag, hvorefter dette vandt Anbefaling fra flere Sider.

Skibsreder R. R. Levinsen tilraadede at bibeholde Præmierne for Syd-, Øst- og Nordlandet, men lade Vestlandet faa Nedsættelse i Præmierne, medens Skibsreder N. Schmidt ikke syntes om at bebyrde de Skibe, der besøgte Island, med ny Præmier. Ved Afstemningen vedtoges Bestyrelsens Forslag.

I Lovens § 5, første Stykkes 3dje Linje, indsættes efter Ordene „ulæsket Kalk“: „dog tillades ulæsket Kalk, naar denne er emballeret i stærke, vandtætte Beholdere.“

Dette Forslag gav Anledning til nogen Diskussion, da man ikke var ganske enig om de forskellige Sprængstoffers større eller mindre Færlighed.

Mægler Alb. E. Boye oplyste, at Københavns Assurandører stillede sig liberalt over for Skibene. Det var Talerens Ønske, at Søassuranceforeningen „Ærø“ ogsaa burde stille Skibene saa frit som muligt, for at disse kunde optage Konkurrencen med Udlandets Skibe. Ved Afstemningen vedtoges Forslaget.

Et Forslag om, at Ordet „Dynamit“ i samme §, 4de Linje, udgaar, toges tilbage, men vil komme til Behandling paa næste Aars Generalforsamling.

Endvidere foreslaas, at Udtrykket i § 15, Side 17, 6te Linje: „denne Præmie erlægges ved Indtegningen“ udgaar, og at der i Stedet indsættes:

„Denne Præmie erlægges ved Betalingsterminen for den ordinære Præmie, eller, naar Indtegningen finder Sted efter Betalingsterminen, erlægges Præmien ved Indtegningen.“

I samme Stykkes 2den Linje indsættes Ordet „ordinær“ foran Ordet „Præmie“. Vedtoges.

Fra Kapt. C. Friis (Galease „Enigheden“) henstilledes til Generalforsamlingens Overvejelse at fritage ham for de Procesomkostninger, som falder paa den uforsikrede Part i nævnte Fartøj; disse Procesomkostninger hidrører fra en tabt Proces, foranlediget ved en Kollision med en Bro i Itzeho i Maj 1902. Det vedtoges at overlade Spørgsmaalet til Bestyrelsens Afgørelse.

Valg af to Bestyrelsesmedlemmer.

D'Hrr. L. J. Bager og H. J. Christensen, der efter Lodtrækning var udtraadt af Bestyrelsen, genvalgte, Skibsreder Olaf Petersen valgtes til Suppleant, og Revisor J. C. Carlsen genvalgte.

Udenfor Dagsordenen henstillede Skibsreder A. C. Albertsen at tilstaa Føreren af 3-m. Sk. „Eos“, Kaptajn Christensen, en Hædersgave i Anledning af hans udmærkede Konduite under Skibets farlige Stilling paa Marokkokysten.

Efter at flere Talere havde udtalt sig om Forslaget, vedtoges det at overdrage til Bestyrelsen at tilstille Kaptajn Christensen og hans Styrmand en Hædersgave, alt efter Bestyrelsens bedste Skøn.

Efter en meget lang Diskussion vedtoges det sluttelig at afholde den sædvanlige aarlige Fællesspisning.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Følgende Spørgsmaal vedrørende Lanternernes Beskaffenhed ønskes besvarede:

- 1) Kan de gamle med farvede Glas bruges endnu?
- 2) Hvad er den mindste Størrelse paa Lanterner?

Der kan faas Sidelanterner i Tyskland, konstruerede efter den ny Lov for Lanterneføring, med Certifikat til en Pris af 35 Kr. Parret, men selve Lanternen er kun lille.

N. S.

Sp.: Vi gaar ud fra, at der kun er Tale om Sidelanterner.

- ad 1) Til Sidelys skal udelukkende anvendes Fresnelske Linser, der ikke maa være farvede eller dannet af farvet Glas.
- ad 2) De ydre Dimensioner af Sidelanterner er følgende (engelsk Maal):

Bredden af Siderne maa ikke være mindre end 9", og Højden indtil Lanternens Tag ikke mindre end 11".

Bøjlen eller Armen, som Lanternen bør fæstes med til Lanterneskærmen, maa ikke være mindre end 2" bred og ⅜" tyk, og Skruen til at fastgøre Lanternen med ikke mindre end ⅜" i Diameter.

Indenrigsministeriet har i Skrivelse af 24. Juli 1902 til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart henledet Opmærksomheden paa, at Lanternecertifikater fra anerkendte Prøveanstalter i Udlandet bliver at regne lige med de af Orlogsværftets Prøveanstalt udstedte Certifikater.

Vi henviser iøvrigt til Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Beskaffenhed og Anbringelse af Lanterner og Lyd-Signalapparater i danske Damp- og Sejlskibe.

## Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i 1904. Der er anmeldt ialt 7,269 Havarier mod 7,679 i Fjor, deraf 5,131 Dampere, 2,138 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 2,085, Sammenstød 2,085, Anløbning af Nødhavn 689, Maskinskade 746, Is 70, Ild 307, haardt Vejr 832, forskellige Aarsager 407, kæntrøde 4, sunkne 25, forladt 19. Ialt 815 Skibe er anmeldt som totalt forliste — imod 991 i Fjor — deraf 240 Dampere, 575 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 422, Sammenstød 90, Maskinskade 1, Is 3, Ild 26, haardt Vejr 3, forskellige Aarsager 10, forsvundne 46, kæntrøde 5, sunkne 108, forladt 53, Kondemnation 43.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 814 Havarier mod 693 samme Maaned i Fjor, deraf 598 Dampere, 216 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 217, Sammenstød 205, Anløbning af Nødhavn 107, Maskinskade 72, Is 15, Ild 31, haardt Vejr 127, forskellige Aarsager 36, sunket 1, forladt 2, kæntrød 1. Ialt 87 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 67 samme Maaned i Fjor, deraf 32 Dampere, 55 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 52, Sammenstød 6, Ild 5, forskellige Aarsager 1, forsvundne 10, sunkne 5, forladt 4, Kondemnation 4.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1905 følgende Skibe anmeldt som totalt forliste; Sejlskibe: 12 amerikanske, 19 britiske, 1 dansk, 3 franske, 2 tyske, 3 græske, 7 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 59. Dampskibe: 2 amerikanske, 2 argentinske, 1 belgisk, 1 brasiliansk, 24 britiske, 1 chilensk, 1 fransk, 3 tyske, 3 græske, 1 italiensk, 3 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk; ialt 45. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 39, Kollision 3, sunket 1, forladt 3, Kondemnation 6, forsvundne 7; Dampskibene: Stranding 23, Kollision 4, Ild 1, sunket 2, Kondemnation 10, forsvundet 8.

Aislaby, Dpsk. af West Hartlepool, der Natten til den 1. ds. i stærk Taage kom paa Grund paa Nordøstsiden af Hirtsholmen, er af Svitzers tillige med nogle Lægterfartøjer assisteret flot, hvorefter Skibet afsejlede til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse. Ved denne fandtes, at Skibet var ubeska-

diget, hvorfor det fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet. Skibet var paa Rejse fra New Orleans til Aarhus med Korn og Foderstoffer. Bjærgelønnen afgøres ved Voldgift.

Ester, Dpsk. af Esbjerg, er paa Rejsen fra Sfax til Kings Lynn med Fosfat forladt i synkefærdig Stand af Mandskabet i den Biscayske Bugt. Mandskabet, der reddede sig i Baadene, blev optaget af den nollandske Dampner „Mercurius“ og landsat i Dartmouth. Skibet er senere drevet ind til Gijon som Vrag. Det er bygget i 1876 i Glasgow og maalte 235 Reg.-Tons.

Rosewood, engelsk Dpsk., har paa Rejsen fra New Orleans til Svendborg med Majs og Oljekager været paa Grund paa Middelgrunden ved Rudkjøbing. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

King Edgar, Trawldpsk. af Grimsby, og Banffshire, Trawldpsk. af Sunderland, er strandede og sunkne udfør Westmanøerne ved Island. Svitzers Dampner „Frederikshavn“ er afgaaet til Assistance.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 4. Marts forlod den nybyggede Fragt- og Passagerdampner „Thessalia“ Flensborg Havn efter en i alle Henseender vellykket Prøvetur. Skibet, der er bygget paa Flensborg Skibsværft til Hamburg-Amerika Linien, har følgende Hoveddimensioner: Længde 410' 0", Bredde 50' 6", Dybde 31' 6", Bæreevne c. 7,500 Tons. Dampneren er forsynet med en Firgangs-Ekspansionsmaskine med 2,800 ind. HK., der giver den en Hurtighed af 11½, Knob i lastet Tilstand.

## 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 7. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, afgik herfra 4. Marts til Antwerpen. — Alexandra, Thomsen, pass. Port of Ness 4. Marts hertil. — Algarve, Borries, ankom til Blyth 5. Marts. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenua 7. Marts for Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Bremen 5. Marts til Newcastle. — Antwerpen, Madsen, ankom til Rotterdam 4. Marts. — Arkansas, Petersen ankom til New York 27. Februar. — Arno, Strubberg, afgik fra Cardiff 7. Marts til Genua. — Axelhus, Skow, ank. hertil 5. Marts. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik herfra 6. Marts til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. fra Dartmouth 4. Marts hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Newcastle 3. Marts. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 6. Marts hertil. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 2. Marts. — Florida, Ørum, pass. Newport News 3. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 2. Marts. — Garonne, Kromann, afgik fra Blyth 2. Marts til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. til Reval 27. Februar. — Hekla, Egense, afgik fra Christianssand 3. Marts til New York. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 26. Febr. — Hengest, Harder, ankom hertil 5. Marts. — Hjelm, Simonsen, ankom til Danzig 4. Marts. — Holar, Ørsted, ank. til Norrkøping 5. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 6. Marts til Reval. — Jolantha, Kann, ankom hertil 27. Februar. — Kasan, Hansen, afgik fra Anvers 5. Marts til Sunderland. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 28. Febr. til New Orleans. — Kiew, Christiansen, ankom til Hull 1. Marts. — Kursk, Gommesen, ank. til Libau 28. Februar. — Leopold II, Meyer, ankom til Rotterdam 4. Marts. — Louise, Gotthardt, ankom hertil 7. Marts. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 17. Februar til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 5. Marts. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 3. Marts. — Moskiof, Meldahl, ank. til London 6. Marts. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 4. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 4. Marts. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Anvers 1. Marts. — Omsk, Jonsen, ank. til Newcastle 4. Marts. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 24. Febr. til New York. — Perm, Christensen, ankom hertil 7. Marts. — Pregel, Olsen, passerede Brunsbüttel 7. Marts for Hull. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 6. Marts. — Rita,

Schibbye, afgik herfra 6. Marts til Stockholm. — Seine, Damp, afg. fra Bordeaux 5. Marts til La Rochelle. — Skalholt, Larsen, ank. til Trondhjem 6. Marts. — Texas, Andersen, afg. fra New York 26. Febr. hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 23. Febr. — Tiber, Bech, ank. til Neapel 6. Marts. — United States, Wulff, afgik fra New York 1. Marts hertil. — Valdemar, Johnsen, ank. til Libau 5. Marts. — Vendsyssel, Petterson, ankom til Pillau 6. Marts. — Viking, Rasmussen, ankom til Havre 5. Marts. — Yrsa, Øst-Jacobsen, ankom hertil 7. Marts. — Marie ankom til Manchester 4. Marts. — Vadsø ankom hertil 6. Marts. — Hvidingsø ankom hertil 4. Marts. — Sergei ank. hertil 7. Marts.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ankom til Pillau 6. Marts. — Frode, Meyer, afgik fra Dunkerque 6. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 3. Marts. — L. H. Carl, C. W. Jensen, ank. til Rosario 23. Februar. — Erik II, Mahncke, afg. fra Sunderland 7. Marts. — Knud II, Hansen, ank. til Buenos Ayres 13. Februar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Stettin 6. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 8. Marts. — Skjold, Risø, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Burntisland 7. Marts. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Windau 4. Marts. — Svend II, Riber, afg. fra Gulfport 29. Jan. — Harald, Hveysel, afgik fra St. Vincent 1. Marts.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Königsberg 2. Marts. — Vagn, C. Drescher, ankom til Limhamn 6. Marts.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, ank. til Libau 28. Febr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Libau 29. Februar. — Hamlet, Reese, ankom til Rotterdam 7. Marts. — Helge, Olsen, afgik fra Windau 4. Marts, bestemt til Gand. — Rolf, Olsen, ankom til Rouen 4. Marts. — Niels R. Finzen, Matthiessen, afg. fra Libau 4. Marts, best. til Anvers.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Blyth 2. Marts. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Dunkerque 3. Marts, best. til Burntisland. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Ghent 3. Marts. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Odessa 18. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Reval 22. Febr. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 26. Februar, best. til Tunis. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Rosaria 11. Februar, bestemt til St. Vincent. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Shields 17. Februar.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Huelva 2. Marts. — Kamma, Løfer, afgik fra Sunderland 2. Marts. — Helga, Møller, ank. til Antwerpen 7. Marts. — Martha, Christensen, ankom til Toulon 6. Marts. — Therese, Pedersen, afg. fra Cannes 4. Marts. — Simone, Olsen, ank. til Sunderland 5. Marts. — Jeanne, Lagesen, ankom til Barry 7. Marts.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Svendborg 3. Marts, ankom til Newcastle 7. Marts. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Esbjerg 5. Marts.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Dunkerque 4. Marts. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Esbjerg 2. Marts, ankom til Bremen 3. Marts. — Nordsoen, Gram, ank. til Reval 3. Marts. — Nexos, Basse, afgik fra Ghent 4. Marts, ankom til Antwerpen 6. Marts. — Nora, Jørgensen, afg. fra Dundee 4. Marts, ankom til Montrose 5. Marts. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Methil 2. Marts, ank. til Esbjerg 4. Marts. — Napoli, Christensen, afg. fra Grimsby 4. Marts, bestemt til Lissabon. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Reval 2. Marts, best. til Ghent. — Dagmar, Hansen, afg. fra Reval 3. Marts, best. til Rotterdam. — Neptun, Knudsen, afg. fra Königsberg 2. Marts, ankom til Aarhus 4. Marts. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Aalborg 3. Marts, ankom til Königsberg 5. Marts. — Alfa, Iversen, ank. til Vianna de Castello 4. Marts.

**Dania.** Dagny, Lorentzen, afgik fra Haderslev 5. Marts, best. til Riga. — Lilly, Nielsen, afg. fra West Hartlepool 7. Marts, best. til Esbjerg. — Mary, Larsen, ankom til Hull 5. Marts.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afg. fra Windau 3. Marts, bestemt til Terneuzen.

**Jylland.** Karen, Winther, afgik fra Tynen 7. Marts, bestemt til Port de Bouc. — Ingrid, Meinertz, ankom til Kings Lynn 2. Marts.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til London 6. Marts. — Nordland, Petersen, afgik fra New Orleans 25. Februar. — Holland, Poulsen, afgik fra Libau 4. Marts. — England, Andresen, ankom til Rotterdam 3. Marts. — Rusland, Møller, afgik fra Warkworth 4. Marts.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Shields 4. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 26. Februar. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Malmø 4. Marts.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Korsør 4. Marts, best. til Antwerpen.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 4. Marts, bestemt til Hamburg. — Carbonia, Winckler, afgik fra Kbhvn. 28. Februar, ankom til Windau 2. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Libau 5. Marts, best. til Rouen. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Las Palmas 3. Marts, best. til Antwerpen. — Flynderborg, Larsen, ank. til Flensborg 4. Marts. — Fredensborg, Lund, afgik fra Flensborg 7. Marts, best. til Libau. — Frederiksborg, Hansen, pass. Ouessant 4. Marts, best. til Genua. — Jomsborg, Hansen, afgik fra Algier 28. Februar, bestemt til Stockholm. — Kronborg, Hveissel, pass. Colombo 3. Marts, bestemt til Singapore. — Rosenberg, Schultz, ank. til Kbhvn. 26. Februar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Barry 5. Marts. — Søborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 1. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til West Hartlepool 6. Marts. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Aalborg 3. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afgik fra Methil 21. Februar, best. til Genua. — Klampenborg, Jensen, ank. til Windau 7. Marts. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Torre Vieja 9. Febr., best. til Buenos Ayres. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til Sevilla 28. Febr. — Tuborg, Agerlin, ankom til Korsør 5. Marts. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Cardiff 23. Februar, ankom til Genua 7. Marts. — Vordingborg, Palm, afgik fra Blyth 3. Marts, bestemt til Karrebæksminde.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 3. Marts. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Windau 28. Febr., bestemt til Dunkerque. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 23. Febr., best. til Ayr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Sunderland 4. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Sunderland 4. Marts, best. til Neufahrwasser. — Helene, Jensen, afgik fra Libau 6. Marts, best. til London. — Agnete, Sørensen, afgik fra Holtenau 4. Marts, best. til Grangemouth. — Herma, Petersen, er afgaaet fra Aalborg til Newcastle. — Alice, Hansen, ankom til Sønderborg 2. Marts. — Sjøland, Sonnichsen, afgik fra Neufahrwasser 2. Marts, ankom til Libau 3. Marts. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 6. Marts, best. til Blyth. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Kiel 3. Marts, ankom til Methil 7. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 3. Marts, ankom til Grangemouth 6. Marts.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 3. Marts. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vera Cruz 3. Marts. — St. Thomas, Prahl, ankom til Havre 6. Marts. — St. Domingo, Koch, afgik fra Hamburg 6. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Progreso 6. Marts, best. til Port Arthur U. S. A. — Nordland, Pedersen, afgik fra New Orleans 25. Febr. — London, Krogh, afgik fra Antwerpen 9. Febr.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Singapore 2. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Antwerpen 19. Februar. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Queenstown 29. Jan.

**Æro.** Enigheden, Svane, ank. til Horsens 28. Februar. Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 2. Marts. — Erindring, Hansen, ankom til Flensborg 2. Marts.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Marseille 7. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Rufisque 27. Februar. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Blyth 7. Marts, best. til Nykjøbing F. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Odense 4. Marts. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Dakar 3. Marts. — Hans Tausen, Klæborg, ankom til Boness 5. Marts. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Aarhus 1. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Tyne Dock 3. Marts. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Rufisque 19. Febr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Buenos Ayres 24. Febr. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Marseille 6. Marts, best. til Rufisque. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Marseille 7. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Cardiff 4. Marts.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Libau 2. Marts, bestemt til Rotterdam. — London, Krogh, ank. til Frederiksted (St. Croix) 2. Marts. — Paris, Boeck-Hansen, afgik fra Helsingør 4. Marts, best. til Boness.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Rosario 25. Februar, bestemt til Las Palmas. — Wien, Brink, afgik fra Riga 5. Marts, best. til Tyne.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til London 3. Marts. Kai, Kurtzhals, ankom til Riga 6. Marts. — Clara, Villadsen, afgik fra Libau 4. Marts, best. til Leith. — Axel, Damm, ankom til Korsør 5. Marts. — Erik, Steen, ankom

til Kjøbenhavn 4. Marts. — Svend, Bønnelycke, ankom til Methil 4. Marts. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Blyth 5. Marts. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Messina 25. Februar. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Catania 6. Marts.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Aarhus 5. Marts fra Libau.

### Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Sixtus, Eriksen, prajet paa 7<sup>o</sup> S. 29<sup>o</sup> V. 29. Jan. fra St. Francisco til Liverpool. — Serapis, Hansen, afgik fra Melbourne 3. Marts til Algoa Bay. — Sophie, Svarrer, ankom til New York 4. Marts fra Rio Grande. — Ragnhild, Petersen, færdig til at gaa fra Corck 4. Marts til Zwyndrecht.

**Svendborg.** Rota, Olsen, ankom til Drøbak 27. Febr. — Erik, Christensen, ank. til Kragerø 27. Februar. — Activ, Mouritzen, ank. til Leith 1. Marts. — Noah, Poulsen, ank. til Hamburg 1. Marts. — Valkyrien, Hansen, ank. til Leith Red 2. Marts. — Flora, Sørensen, ankom til Bandholm 2. Marts. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Gibraltar 2. Marts. — Car Mørk, Mortensen, ankom til Sunderland 3. Marts. — Ragnhild, Andersen, ankom til Dundee 2. Marts. — Solon, Rasch, ank. til London 3. Marts. — Meta, Møller, ank. til Leith 3. Marts. — Christian, Jørgensen, ank. til Kings Lynn 4. Marts. — Zenitha, Jensen, ank. til Moss 6. Marts. — Erhardt, Larsen, ankom til Frederikstad 4. Marts. — Freier, Rasmussen, ankom til Langesund 4. Marts. — Delos, Andersen, ankom til Drøbak 5. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Drøbak 5. Marts.

**Æro.** Marie, Friis, ank. 26. Febr. til Lysekil. — Thea, Friis, ank. 1. Marts til Boness. — Vera, Hansen, ankom 2. Marts til Leith. — Ansgar, Jørgensen, ankom 1. Marts til Barbados. — Phoenix, Rasmussen, ank. 2. Marts til Fowey. — Fred, Friis, afgik 28. Febr. fra Kjøge til Fakse. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 28. Februar fra Kjøbenhavn til Svaneke. — Mariane, Andersen, ankom 3. Marts til Fakse Ladeplads. — Theodor, Andersen, ank. 2. Marts til Kbhvn. — Albertha, Kromann, ankom 3. Marts til Lossimouth. — Marie, Madsen, ank. 4. Marts til Kirckaldy Red. — Juliana, Petersen, afg. 4. Marts fra Frihavnen til Aabenraa. — Kronen, Hermansen, ankom 5. Marts til Leith.

## 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 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 er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 11 Fod, i Kanalen 11 Fod og paa Fjordgrunden 10 Fod.

**Kattegat.** Aarhus. Ved Aarhus Havn gives Taagesignalet paa S.-Molens Hoved nu med en Sirene, der ligesom det tidligere Haandkrafts-Taagehorn giver Tre-Stød hver 1 Minut.

**Sejro V.** Det 5<sup>te</sup> Kml. N. 80<sup>o</sup> V. fra Sejro Fyr sunkne Vrag er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 3 Fv.

**Østersøen.** Gjedser. Den 1ste April 1905 slukkes Gjedser Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Det vises fra en Træbaake, der staar 50 Alen S. 56<sup>o</sup> Ø. fra Fyrtaarnet. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysævnen: 18 Kml.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Västra Kvarken. Holmsund. Samtidig med Nedlægningen af Farvandet ved Haddingarne, det N.-lige Indløb til Holmsund, og Afmærkningen af det ny Farvand Ø. om Petlandsskär, borttages Varden paa Haddingarne, og Mærkerne paa Petlandsskär forandres, saa at de Ø. fra leder frit ind til Petlandsskär og fra dette mellem Grunden S. for Åhällan og Fjärdgrunden.

**Tyskland.** Neustadt. Renden til Neustadt Havn er uddybet til 19 Fod. Anduvnings-Tønden er flyttet c. 2 Kbl. S. 31<sup>o</sup> Ø. hen og ligger nu i 20 Fod Vand, 1/4 Kbl. fra Renden.

**Kieler Fjord.** Indtil den 20de Marts 1905 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses i Ø. og S. af Kysten mellem Jägersberg og Korügen Broer, i V. og N. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlsads. Desuden kan Fartøjer med gult Flag ligge ude.

**Als.** Kekenis. I Marts 1905 forandres Kekenis Fyr til at vise: Tre-Blink hver 13 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., fra N. 39<sup>o</sup> Ø.

gennem Ø. til S. 86° Ø.; Fire Blink hver 13 S., Blink 1 S.<sup>25</sup>, Mørke 1 S.<sup>25</sup>, Blink 1 S.<sup>25</sup>, Mørke 1 S.<sup>25</sup>, Blink 1 S.<sup>25</sup>, Mørke 1 S.<sup>25</sup>, Blink 1 S.<sup>25</sup>, Mørke 3 S.<sup>25</sup> fra S. 69° Ø. til S. 22° Ø.; To-Blink hver 10 S., Blink 1 S.<sup>17</sup>, Mørke 1 S.<sup>17</sup>, Blink 1 S.<sup>17</sup>, Mørke 4 S.<sup>17</sup> fra S. 22° Ø. gennem S. til S. 76½° V.; Tre-Blink hver 10 S., Blink 1 S.<sup>8</sup>, Mørke 1 S.<sup>13</sup>, Blink 1 S.<sup>13</sup>, Mørke 1 S.<sup>13</sup>, Blink 1 S.<sup>13</sup>, Mørke 3 S.<sup>13</sup> fra S. 81½° V. gennem V. til N. 77° V.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohuslän Skærgaard. Fisketången. Sadelgrundet.** Stangmærket paa Sadelgrundet er ødelagt. Indtil det atter er opført, staaer en Stage med Kost SV. t. V. for Grunden. 58° 20' 58" N. Br. 11° 16' 54" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Fyrskibet „Eider Galliot“** er atter udlagt paa Station.

Fra Fyrskibet „Eider Galliot“ gives nu følgende Signaler for Vandstanden paa Barren: En rød Stander paa Fortoppen betyder 3 Meter, en sort, vandret Cylinder betyder 2 Meter, en sort Dobbeltkegle betyder 1 Meter og et gult Flag under den røde Stander 0,5 Meter.

**Helgoland.** De smaa, røde Spidstønder ved Yderenden af Høderne paa Düne er atter udlagt.

**Weser.** Fra 11te April til 25de Maj 1905 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses af Linjerne Tønde 19—Fædderwarden 5 og Landbaake III.—nederste Karantænetønde—Fort Langlütjen I. Naar der skydes, hejses sort Flag paa Hoheweg og Meyersledge Fyrtaarne og rødt Splitflag paa Fortet, hvorfra der skydes, og Pladsen er da spærret. Farvandet er frit fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande. Den 24de og 25de Maj kan Farvandet være fuldstændig spærret. Den 18de og 19de Maj skydes fra det bliver mørkt til Midnat, og Pladsen er da fuldstændig spærret. Fartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

I Weser afholdes Sæmineøvelser i Begyndelsen af April 1905. Pladsen ligger uden for Farvandet i det Ø-lige Farvand og begrænses mod N. af Linjen Tønde 7—Tønde K og mod S. Fort Langlütjen II.—Brinkamahoff II. Selve Øvelsespladsen, der er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag, og V. derfor til Langlütjensand, er spærret for al Sejlads. En Minekran ligger ved Pladsen, som man skal gaa Ø. om. Fartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Jade.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde 1 i Jade atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

**Fyrskibet „Borkum-Riff“ Ø.** Et Vrag ligger sunket 17 Kml. Ø. for Fyrskibet „Borkum-Riff“. En Mast er 6 Fod over Vandet. 53° 53' 10" N. Br. 6° 45' 40" Ø. Lgd.

**Holland. Zuiderzee. Malzwin og Vrouwezand.** Den rød og sort vandret sribede Lystønde i Malzwin og den sorte Lystønde Nr. 5 ved Vrouwezand er atter udlagt.

**Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** I Farvandet fra Rozenborg Sluse til Fyrene paa Blankenberg Mole er den mindste Dybde i Farvandet for dybtgaaende Skibe 22 Fod.

**Zeegeat van Brouwershaven. Schaar van Renesse.** I Schaar van Renesse er Dybden tæt S. for Midtfarvandet 18½ Fod, langs Stumpfønde-Kauten 18 Fod og langs Spidstønde-Kanten 16 Fod.

**England. Sunderland.** En Uddybningsmaskine er sunken i det S-lige Indløb til South Docks, tæt uden for Pierhovederne. Indløbet er spærret. Paa den V-lige Bølgebryders Hoved vises 3 røde Lanterner, som Signal for, at Indløbet er spærret. 54° 54' N. Br. 1° 21' V. Lgd.

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

**England S.-Kyst. Dover.** Dover Pier Works Fyrskib skal flyttes og ligge SSØ. for den nuværende V.-Ende af S.-Bølgebryderen, søm er under Bygning, og saa tæt til den som mulig.

Naar Fyrskibet er flyttet, træder følgende ny Havnebestemmelser i Kraft:

1. Ethvert Skib, der passerer Kanalen eller er bestemt til Dover Harbour, skal holde S. om eller uden for Pier Works Fyrskib.
2. Intet Skib maa passere mellem Pier Works Fyrskib og S.-Bølgebryderen.

**Skotland V.-Kyst. Firth of Clyde. Ayr Harbour.** Ved Ayr Havn hejses 2 Balloner eller 2 røde Lanterner lodret for hinanden fra Flagstangen ved Lodshuset som Signal for, at Havnen er spærret, og at det er forbudt at staa ind i Havnen. 55° 28' N. B. Br. 4° 38' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Øen Sisargas.** Fyret paa Øen Sisargas viser nu hvidt Fyr med tre Formærkelser hver 15 S., Lys 3⅓ S., Mørke 1 S., Lys 3⅓ S., Mørke 1 S., Lys 3⅓ S., Mørke 3 S. **Georges Bank.** Paa 40° 44' N. Br. 68° 45' V. Lgd. er der loddet 8 Fv. og tæt S. derfor 35 Fv.

**Newfoundland. Belle Isle NØ-Ende.** Paa Belle Isle NØ-Pynt tændes ved Skibsfartens Aabning et hvidt Blinkfyr, der hver 11 S. viser Et-Blink af ½ S. Varighed. Flammens Højde: 133 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Rødt, rundt, 53 Fod højt Taarn, der staaer c. 100 Alen fra Kysten. 52° 1' 2" N. Br. 55° 15' 8" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Catch Harbour.** Paa V.-Siden af Indløbet til Catch Harbour er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Hvid, fir-kantet, 31 Fod høj Fyrbygning tæt ved Vandet. 44° 28' 57" N. Br. 63° 32' 40" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Newport Harbor. Goat Island.** Baaken paa S.-Enden af Goat Island er bortrevet af Isen.

**North Carolina. Albemarle Sound. Croatan Sound. Blockade Shoal.** Blockade Shoal Baakefyr ud for Pork Point er ødelagt af Isen.

**South Carolina.** Fyrskibet „Charleston“ Nr. 34 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 29 inddraget. Fyrskibet er flyttet og ligger nu 2½ Kml. længere til Søs og ⅓ Kml. N. for Ledelinjen for Main Channel. 32° 40' 59" N. Br. 79° 43' 30" V. Lgd.

**Charleston Harbor.** Klokketønden ved Vraget af „Housatonic“ er ombyttet med en vandret sribet Spidstønde. Den sorte Entrance Klokketønde i Linje med S.-Grænsen af den gravede Rende er permanent inddraget.

**Georgia. St. Simons Sound. Brunswick Harbor.** I Brunswick Inner Harbor er der i den gravede ⅓ Kbl. brede Rende nu 20 Fod Vand langs Brunswick og 14 Fod derfra gennem Academy Creek indtil Brunswick Harbor bageste Ledetyr.

**Florida. Dry Tortugas. Garden Key Channel.** En 23 Fods Grund er funden midt i det N-lige Indløb i Garden Key Channel mellem de røde Baaker Nr. 4 og 6, fra Midten af det N-lige Kulskur i N. De Styrboards Baaker er baade i North Channel og West Channel røde, Farven skifter ved det S-lige Kulskur. De sorte Baaker har ulige, de røde Baaker lige Numre, begyndende ved Indløbet til North Channel, og fortsættes til den S-lige Kulpier. Sort Baake Nr. 15 staaer lige over for denne Pier, rød Baake Nr. 10 mellem den N-lige og S-lige Kulpier. Numrene skifter da til Indløbet af West Channel. Sort Baake Nr. 17 staaer paa Ø.-Siden og rød Baake Nr. 12 paa V.-Siden af Indløbet til West Channel.

Med over 22 Fods Dybgaaende bør man ikke forsøge at staa ind uden Lods.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay.** I den ⅓ Kbl. brede Rende over Barren ved Indløbet til Mobile Bay er der nu 25 Fod Vand.

Taagesignalet ved Mobile Bay Fyr, paa Ø.-Siden af den gravede Rende i Mobile Bay, er permanent nedlagt.

**Mexiko. Yucatan. Puerto Morelos.** Et hvidt Fyr med To-Formærkelser er tændt tæt ved Værftet i Puerto Morelos. Flammens Højde: 41 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Fyrpæl ved et rødt Fyrhus og en hvid Bygning med rødt Tag. 20° 53' 30" N. Br. 86° 53' 15" V. Lgd.

**Cuba S.-Kyst. Guatanamo.** Paa den røde Tønde ved Fishermans Point skal om kort Tid tændes et Fyr. Fyret paa Windward Point er upaalideligt.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien. Isola de St. Pietro. Carloforte.** Det røde, faste Fyr paa Landingsbroen ved Carloforte er ombyttet med et rødt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink 2½ S., Mørke 2½ S. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyrpæl ved et Fyrhus. 39° 8' 35" N. Br. 8° 18' 30" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Sebenico. St. Antonio Kanal. Jadria.** Det røde, faste Fyr paa Jadria lyser fra N. 68° V. gennem V., S. og Ø. til N. 34° Ø. 43° 43', N. Br. 15° 51', Ø. Lgd.

**Tyrkiet. Bosporus.** Den tyrkiske Regering indskærper atter, at Skibe, som passerer Bosporus, skal holde sig midtfarvands og ikke langs nogen af Kysterne.

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

**Røde Hav V.-Kyst. Mersa Sheikh Barud.** En lille 6 Fods Koralgrund er funden 2 Kml. N. 29° Ø. fra Graven paa N.-Pynten ved Indløbet til Mersa Sheikh Barud. 19° 38' N. Br. 37° 14', Ø. Lgd.



Naar Jernbanen fra Nilen til Mersa Sheik Barud er fuldført, vil dens Navn blive Bander Sudan.

### Asiens Ø-Kyst med Japan.

Kina. Wei Hai Wai. I det V-lige Indløb til Wei Hai Wai findes 24 Fods Grunden  $2\frac{1}{2}$  Kbl. S.  $63^{\circ}$  Ø. fra Grafton Point ikke, der er 34 Fod Vand paa Stedet, men en 29 Fods Klippe ligger  $3\frac{3}{4}$  Kbl. S.  $35^{\circ}$  Ø. fra Pei Shan Point NØ.-Spids og i N.  $71^{\circ}$  Ø. fra King Hall Point.  $37^{\circ} 31\frac{1}{2}$  N. Br.  $122^{\circ} 9'_{15}$  Ø. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 9. Marts 1905. — Engelsk Sørretssag. — Sø- og Handelsret. domme. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening. (Sluttet). — Lodsforholdene i Frederikshavn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — 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 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 Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telef. 8424

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

### Aktieselskabet

## Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredagen den 24. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 8. Marts 1905.

Bestyrelsen.

## 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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikant af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Privat statistisk Laboratorium

Kronprinsessesteds 36, 2. Sal

foretager statistiske Undersøgelser vedrørende Søfart,  
Handel, Industri o. l.

## 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.**

## 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.

## 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.

Aktieselskab.

Fra d. 9.—15. Marts.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**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. (Retur fra Assens direkte.)  
 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 **Masned Sund, Kallehave og Stege** [Falster] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Libau** [Nishnij Novgorod] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **London** [Yrsa] 2 Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.  
 Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgster\***, **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\***, **Staub, 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 **Hamburg** [Maja] Eftm.  
 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. 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. (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 **Stege og Præstø** [Aalborg] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Møllest.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [C. P. A. Koch] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Gøteborg** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 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** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Riberhuus] 8 Morgen.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		—	—
Danmark.....		67 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	69		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		80	81
Dannebrog.....		82	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	59	59	59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		18	19
Union.....		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		99	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	105	105	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		128	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		80	95
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	26
Foren. Bugser-Selsk.....	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60	64
Dansk-russisk Dampsk.....		87	100
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		100	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	100
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejns Kreditk.....	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		90
4 % — — 7. — ..		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	144
Privatbank.....	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....		123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		98	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	182—	181 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	181 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 8. Marts 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.20	—
Amsterdam.....	150.70	—

**Notering paa Berlins Børs d. 7. Marts 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	—
3 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	83.20
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Dannebrog“ 8,000, „Foren. Dampsk.“ 76,000, „Østas. Komp.“ 182,000, „Urania“ 22,000, „Danmark“ 14,000, „Skjold“ 2,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.**  
**Holbergsgade 2, Telefon 1159.**

Enhver Sømand bør eje

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

at  
 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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.  
 Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:  
**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
**Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.**

### Aktieselskabet

## Dampskibsselskabet „Hejmdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Tirsdagen den 14. Marts 1905 Kl. 3 Eftm. i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1904 samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Komitteret og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 6. til den 11. Marts inklusive imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeher ly-dende Aktier.

P. B. V.  
 Martin Carl.

## Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil et Beløb af 340 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart og som i Aaret 1904 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets 1. Ekspeditionskontor inden den 15. April d. A.

Justitsministeriet, den 28. Februar 1905.

P. M. V.  
 Friis.

# Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

Norges Skibsfartsorgan.

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

### Abonnement

modtages ved alle danske Postanstalter.

## Eiderwerft, Actien-Gesellschaft

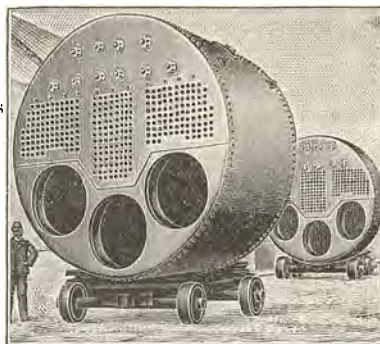
TÖNNING a. Eider

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.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenterur i de fleste Proviinsbyer.  
 Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42

Et ældre udrangeret større Fartøj, der kan egne sig som Stationsskib for en Sejlklub ønskes billigt til Købs. Billet mrkt.: „Sejlkub“ modtager „Dansk Søfartstidende“s Kontor.

## Skibsfører søges.

Til en 1. Kl. tremastet Skonnert, drægtig c. 226 Reg.-Tons, søges en dygtig og energisk Fører. Skibet beskæftiges udelukkende i Nord- og Østersøfart.

En Mand, der foruden at være i Besiddelse af de nævnte Kvalifikationer, tillige kan tage Part for en 3 å 4000 Kr. vil blive foretrukket. Billet mrkt.: „Sejlskib“ bedes tilsendt **Luplaus Bureau, Aalborg.**

## 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 private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnur Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenterur i de fleste Proviinsbyer.  
 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.**





## 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 Akkreditiver paa alle  
store Pladser i Europa, Asien, Afrika  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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 tremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.

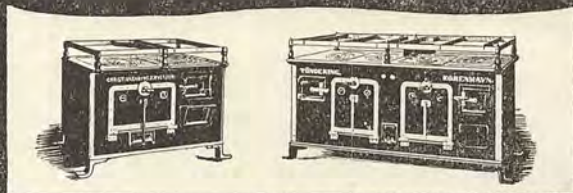
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

## Jens Jørgensen

Telefon 228 Sølgade 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

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,

Kikkerter, Barometre,

Termometre, Brillor samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

## J. Melander.

Telf. Blikkenslager. 81622

Alt Skibsarbejde udføres

Lille Strandstræde 3.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Færvæhandel.

Havnegade 37, Nakskov.



Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler  Skræderi og  
fuldstændig Herreekviperung.

Uniformer, garanteret 1ste  
Klasses Varer og Syning.  
Uniformseffekter, fuldstændig  
Søekviperung.

Uniformshuer i flere Quali-  
teter.

Normal Underbeklædning,  
prima Varer.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Marts 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
**HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.**  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.  
Amaliegade 36  
Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortdelt og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

De danske Conservesfabriker.

## J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Bloodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
Swiss Milk

Usukret  
Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.



## Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

## Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

**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 • Vacuumetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon Tagensvej 92 **P. Jørgensen, Bragesgade 10.** Telegr.-Adr.: „Motordan”

## A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

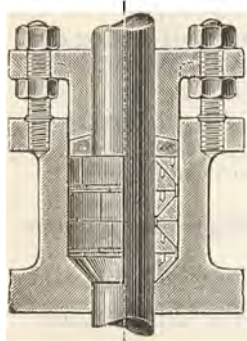
Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## 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.

## 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.

## 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.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Kjøbenhavn, den 2. Marts 1905.

Det er min tunge Pligt at meddele Dem min Mand,

## Stevadore N. P. Hansens

pludselige Død.

Samtidig bringes til Deres Kundskab, at Forretningen fortsættes uforandret af mig i Kronstadt under Ledelse af det samme Personale og Hr. H. Jensen, Indehaver af Firmaet Hansen & Co. i St. Petersburg.

Idet jeg beder Forretningens ærede Forbindelser være forvissede om, at Deres Interesser stedse skal blive varetaget som hidtil, tegner

Med Højagtelse

**Winifred Hansen**  
(N. P. Hansen, Kronstadt).

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

### S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1090 & 3442.

## Norges Sjøfartstidende

16de Aargang.

Norges Skibsfartsorgan.

Udkommer hver Dag i Kristiania

og er det bedste Organ for Skibsfarts-Annoncer i Norge.

### Abonnement

modtages ved alle danske Postanstalter.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND

PONTOON COMPANY (Limited).

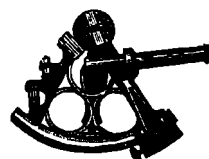
Telegrams: „ENTRANCE, CARDIFF”.

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,  
Udgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 12.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Nissen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



„KEW” CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

*Kjøbenhavn, d. 16. Marts 1905.*

Vi har oftere omtalt Comité maritime international som vistnok den eneste af de bestaaende internationale Søfartsinstitutioner, hvis Arbejde har Udsigt til i en overskuelig Fremtid at føre til positive Resultater. Komiteen arbejder, som bekendt, paa at tilvejebringe en ensartet international Sølovgivning, og den er gennem et mangeaarigt og systematisk Arbejde naaet saa vidt, at den har udarbejdet Udkast til Love angaaende Kollision og Bjærgning, der er tiltraadte af de forskellige Landes Repræsentanter i Komiteen. Men et betydningsfuldt Skridt henimod Virkeliggørelsen af Komiteens Formaal er det, at disse Lovudkast i afdvige Maaned er bleven behandlet paa en i Antwerpen afholdt diplomatisk Konference. Thi dette betyder jo, at Regeringerne nu optager det Arbejde, som Komiteen har afsluttet, for at føre det videre, og særlig hvad angaar den Lovgivning, der vedrører Ansvar for Kollisioner, maa det siges, at det i alle Søstater vilde føles som et stort Gode, om den blev ensartet, saa at de økonomiske Følger af en Kollision ikke, som nu, blev saa vidt forskellige, efter som vedkommende Sag blev prøvet af det ene eller det andet Lands Domstole. Det Udkast til en international Lovgivning, som Komiteen har udarbejdet, har nu været behandlet af Regeringerne Repræsentanter paa den diplomatiske Konference og er, efterat nogle Ændringer er indførte i det, blevet enstemmigt tiltraadt af dem. I den Skikkelse, Udkastet saaledes nu har faaet, vil det blive tilstillet Regeringerne, og det har den bedste Udsigt til at blive Grundlaget for en Overenskomst mellem dem om en fælles Lovgivning. Lykkes dette, staar man omsider overfor et fuldført Arbejde paa den internationale Sølovgivnings Omraade. Disse lyse Udsigter formørkes dog noget af den Omstændighed, at den engelske og den tyske Regering ikke havde ladet sig repræsentere paa Konferencen, i hvilken deltog Delegerede fra Belgiens, de Forenede Staters, Frankrigs, Norges, Sverrigs, Hollands, Ruslands, Spaniens og Japans Regeringer. Imidlertid har den tyske Regering, saa vidt vi erindrer, erklæret sig beredt til at tiltræde en international Overenskomst om disse Spørgsmaal, og den engelske Regering er i hvert Fald ikke, ved at have nægtet at deltage i Konferencen, i Overensstemmelse med Opinionsen i den engelske Søfartsverden, i hvilken det fra Komiteen udgaaede Lovudkast har vundet en ganske betydelig Tilslutning. Der er derfor Grund til at vente, at de to store Søstaters Udeblivelse fra Konferencen ikke betyder nogen egentlig Modstand mod Tanken om en fælles Lovgivning, men at det vil lykkes at vinde dem for denne. Dette vil forhaabentlig vise sig i en ikke fjern Fremtid.

Det virker lidt overraskende, at den danske Regering, i Følge de foreliggende Beretninger om Konferencen, ikke var repræsenteret paa denne. Vor Regering kan uden Tvivl lade de fleste af de internationale Søfartskongresser, der afholdes mellem Aar og Dag, være, hvad de er. Men den her omtalte var af en saadan Art og Betydning, at Danmark burde have været repræsenteret paa den.

Den i vort Nummer for d. 2. ds. bragte Meddelelse om, at Regeringen har givet et imødekomende Svar

paa et til den fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart indgivet Andragende om Søfartssagernes Henlæggelse under Indenrigsministeriet, har fundet Bekræftelse gennem en Skrivelse, som Konseilspræsidenten i disse Dage har tilstillet Formanden for et d. 27. f. M. afholdt „Byerhvervsmøde“. Dette Møde indsendte til Regering og Rigsdag et Andragende om Oprettelse af et Ministerium for Handel, Industri og Søfart, og i sit Svar paa dette Andragende skriver Konseilspræsidenten bl. a.:

„Det ses ikke, at Søfartens Organisationer har tiltraadt Ønsket, hvad der ogsaa stemmer med, at disse Organisationer for kort Tid siden har anmodet om, at alle Sager vedrørende Søfarten maatte blive samlede under Indenrigsministeriet, hvilken Anmodning saa vidt mulig vil blive efterkommet.“

Fra det kgl. Søkortarkiv har vi modtaget et nyt Kort over Odense Fjord (Nr. 207). Kortet, der i Lighed med Arkivets øvrige Arbejder er smukt og tiltalende udført, er aflagt i Maalestok 1:25,000. Misvisningen er aflagt for 1905, og Dybder og Højder er angivet i Meter. Da man imidlertid endnu ikke tør forudsætte noget indgaaende Kendskab til Metermaalet hos de Søfarende, er Kortet bleven forsynet med en Tabel til Sammenligning mellem Metermaal og Fodmaal. I Kortet er aflagt den af Marineministeriet approberede Afmærkning, som dog ikke endnu er fuldført, saaledes det af Marineministeriet ved Finanslovens anden Behandling foreslaaede Sømærke ved Vestkanten af Sandet udfør Skoven og en Klokketønde som Anduvningsmærke for Indløbet til Gabet. Bredde- og Længdeskala findes ikke aflagt i Kortet, men til Gengæld indeholder dette Maalestokke inddelte i Meter og Kabellængder.

Med Hensyn til Dybdeangivelserne forekommer det os dog underligt, at man ikke har draget Omsorg for at indrette disse saaledes, at Misforstaaelser ganske var udelukkede. Naar man saaledes ser paa Farvandet mellem Gabet og den projekterede Klokketønde Nord for Gabet, træffer man aldeles tydelige Talangivelser som f. Eks. 69 eller 78, som imidlertid ikke betyder 69 og 78 Meters Dybde, men derimod 6,9 og 7,8 Meters Dybde — noget Komma mellem de to Cifre findes ikke, disse er blot forrykket en Ubetydelighed i Forhold til hinanden og trykt med Typer af lidt forskellig Størrelse.

Vi maa indrømme, at de Folk, der sædvanligvis navigerer i disse Farvande, næppe er udsat for at lade sig vildlede heraf, og bl. a. vil da ogsaa Dybdekurverne yde al fornøden Vejledning til Orientering for den, der maatte faa Betæneligheder ved at se de høje Tal, men naar henses til, at Metermaalet for de fleste herhjemme staar som noget nyt, noget, som man ikke er fortrolig med, og til, at mange Tabelværker for at sikre mod Fejlslæsning anvender Typer, hvis Stilling til hinanden i høj Grad minder om Kortets, uden at der dog hermed er antydnet noget udeladt Komma, saa kan vi ikke andet end betragte disse Søkort-Arkivets Dybdeangivelser i det ny Kort som i hvert Fald meget upraktiske.

Efter at Sammenslutningen mellem Østasiatisk Kompagni og Vestindisk Kompagni er vedtaget endeligt af de respektive Generalforsamlinger udbyder Østasiatisk Kompagni i disse Dage et 5 pCt. Obligationsslaan paa 5 Mill. Kr. til pari Kurs.

Obligationerne skal tilbagebetales efter aarlig Udtækning i Løbet af 20 Aar med  $\frac{1}{20}$  aarlig, første Gang 1. Oktober 1906. Kompagniet forbeholder sig dog Ret til efter 10 Aars Forløb at forøge de aarlige Tilbagebetalinger eller til at opsigte det til den Tid resterende Beløb til Udbetaling med 6 Maaneders Varsel til en 1. Oktober.

Af de 5 Mill. skal 3,325,000 Kr. anvendes til Indfrielse af Kompagniets Laan af 18. August 1903 og 1,500,000 Kr. til Indfrielse af Det vestindiske Kompagnis Laan af 1904.

Ejerne af 1903-Obligationerne har fortrinsvis Adgang til Tegning af de ny Obligationer.

Et i London i Tirsdags afholdt Møde af Skibsredere og Mæglere, interesserede i Nord- og Østersøfart, vedtog at slutte sig til det paa Rederkonferencen i Kjøbenhavn i afvigte Februar Maaned vedtagne Program.

„Comité Central des Armateurs de France“ har til sine Medlemmer og trælastinteresserede Befragtere udsendt en Rundskrivelse, der giver en Fremstilling af Kjøbenhavners Konferencens Forhandlinger. Minimums Fragtraterne er ledsagede af et skitseret Kort, der giver et tydeligt Overblik over de vedtagne Rater.

Komiteen henleder derhos Opmærksomheden paa den vidtrækkende Betydning af de i Kjøbenhavn tagne Beslutninger.

Til Varetagelse af Rederinteresser i Sager, der ligger udenfor Nordisk Skibsrederforenings egentlige Virkefelt, er der i disse Dage dannet en Dampskibsrederforening i Kristiania.

Samtlige i Kristiania og Omegn boende Skibsredere har meldt sig ind i Foreningen.

Kaptajn C. A. Lund, der for nogen Tid siden afgik ved Døden, blev kun godt 46 Aar. Han havde sejlet til Søns siden sit 14de Aar og blev Fører af Skonnerten „Terpsichora“, da han var 26½ Aar; efter 3 à 4 Aars Forløb fik han Barkskibet „Coquette“ at føre, men forliste samme første Aar ved Højen paa Jyllands Kyst, og blev tilligemed Mandskabet bjærget af Redningsbaaden fra Højen Station. Derefter blev han Fører af Dampskibet „Marstrand“ af Kjøbenhavn. Dette Skib blev i Aaret 1897 paasejlet, da det laa til Ankers ved St. Petersborg, af en større Damper og sank, hvorefter „Marstrand“ blev erklæret for Vrag. Straks derefter fik han en af Grosserer Alfr. Christensens Dampskibe at føre og vedblev hermed, indtil han kort efter sidste Nytaar gik i Land for at hvile ud en Maaned Tid. Han blev syg herhjemme, og efter 6 à 7 Dages Sygeleje afgik han ved Døden, efterladende sig Hustru og tre Børn.

Flidspræmier til Kjøbenhavns Navigations-skole. Admiral Richelieu, som i Aarens Løb paa forskellig Maade har givet Beviser paa den Interesse, han nærer for Kjøbenhavns Navigationsskole, hvor han for mange Aar siden var Elev, har i disse Dage meddelt Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme, at han udsætter 1 Flidspræmie til hver af de 3 Eksaminer (2den Afdeling af Styrmandseksamen), som hvert Aar afholdes ved Kjøbenhavns Navigationsskole. Præmien består i en Sekstant, der repræsenterer et ikke ubetydeligt Beløb.

Admiral Richelieu har tillige udtalt det Ønske, at disse Præmier skal uddeles af Professor Schwartz, saa længe han lever og maatte ønske at foretage Ud-delingen.

Ved den for nogle Dage siden afsluttede Eksamen fik Styrmand Duhn tildelt Præmien.

## Højesteretsdom.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 30. Decbr. 1903 (se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 1 for 1904) blev Det forenede Dampskibsselskab dømt til at tilbagebetale Grosserer V. Lund forskellige Beløb for Losning af Damperne Leopold II og Hægholmen.

Forholdet var det, at Losning af løse Kornvarer i den herværende Havn forinden Søløven i Følge Kutyme foregik saaledes, at Kornet fyldtes i Tønder i Lasten, hejsedes op og bragtes hen til en paa Dækket anbragt Vægt, hvor det styrtedes i Sække, vejedes og bragtes i Land, og at Kutymen endvidere var den, at Skibet kun besørgede og betalte for Fremløpsningen og Ophejsningen, hvorimod Modtageren besørgede og betalte for Fyldningen af Tønderne, for at friholde dem under Ophejsningen og for at henbringe dem til og styrte deres Indhold i Sækkene, samt for alt, hvad der derefter foretoges, indtil Kornet var kommet i Land. Disse Forhold holdt sig i de første Aar, efter at Søløven var traadt i Kraft, men forandredes for Frihavnens Vedkommende fuldstændig noget efter, at den var taget i Brug, og blev for den gamle Havns Vedkommende efterhaanden for omtrent alle Rederiers Vedkommende, undtagen Det forenede Dampskibsselskab, faktisk forandrede i Overensstemmelse med Reglerne i Søløvens § 136.

Grosserer Lund havde nu forlangt, at de til ham med de nævnte Dampere ankomne Kornvarer skulde losses i Overensstemmelse med Søløvens § 136: leveres ved Skibets Side, medens Dampskibsselskabet hævdede Retten til at losse efter den ovennævnte Kutyme.

Regningerne for Losning, der foretoges af Firmaet Larsens Plads, blev betalt af Grosserer Lund, der imidlertid tilstillede Dampskibsselskabet Regning for den Del af Losningen, der vedrørte Arbejdet, indtil Kornet var kommet i Vægt paa Dækket. Da Selskabet nægtede at betale, anlagde Grosserer Lund Sag for Sø- og Handelsretten, der i sin Dom gav Grosserer Lund Medhold, idet Retten bl. a. udtalte, at der under Hensyn til Søløvens § 136 og den faktiske Forandring i Losning af løst Korn, som havde fundet Sted, ikke længer kunde siges at eksistere en saadan Kutyme, som enten den enkelte Reder eller den enkelte Ladningsmodtager kunde fordrø bragt til Anvendelse. Dampskibsselskabet havde ikke forinden Afskibningen betinget sig nogen særlig Lossemaade, og naar der var blevet fremhævet, at Losningen i Tønder i Virkeligheden skete i Modtagerens Interesse og stod i nøje Forbindelse med Vejningen, da kunde det bemærkes, at Vejningen, hvis Fragten betaltes efter udlosset Vægt, dog ogsaa havde Interesse for Skibet, men at Vejningen var betalt af Modtageren sammen med Transporten fra Vægten over Lønningen, og at Selskabet jo havde Frihed til at modsætte sig, at Vejningen foregik om Bord.

Dampskibsselskabet blev altsaa dømt til at betale Grosserer V. Lund det paastaede Beløb, og denne Dom blev derefter af Selskabet appelleret til Højesteret.

For Højesteret mødte Højesteretsadvokat Hallier for Det forenede Dampskibsselskab. Han hævdede, at Losning af løse Kornvarer i Overensstemmelse med Søløvens § 136 hidtil havde været ganske ukendt i Kjøbenhavns gamle Havn; her havde man altid losset paa den Maade, som det var sket i nærværende to Tilfælde, og vilde en Modtager have losset paa anden Maade, maaatte han betinge sig det i Konossementet. Advokaten bestred, at alle andre Rederier nu lossede løst Korn i Overensstemmelse med Søløvens § 136.

Losningen i Tønder skete i selve Ladningsmodtagerens Interesse, og ved at benytte netop smaa Tønder og styrte disse i Sække og veje dem, fik Modtageren Kornet forandret fra en løs Last til en Handelsvare, og hertil var det altsaa, at Modtageren benyttede Damperens Dæk. Advokaten paastod Selskabet frifundet.

Højesteretssagfører Bülow, der gav Møde for Grosserer Lund, udtalte, at der formentlig efter Søloven ikke kunde være Tvivl om, at en Modtager, i Mangel af anden Aftale, kunde forlange sit Gods ved Skibets Side. Vejningen var ikke alene til Gavn for Modtageren, der lige saa godt kunde foretage Vejningen udenfor Skibet, den var ogsaa til Fordel for Skibet, der fik Fragten betalt efter Vægt.

Højesteretssagføreren omtalte Grosserersocietetets Responsum af 30te Decbr. 1898, hvorefter den omtalte Kutyme efter Societetets Kendskab ikke fandtes, og han hævdede, at Det forenede Dampskibsselskab ogsaa var det eneste Rederi, der lossede paa denne Maade. I Anledning af Modpartens Anbringende om, at Grosserer Lund ikke i Gerning havde fulgt sine Ord, hævdede Højesteretssagføreren, at Lund netop ved sine Protester, forskellige Skrivelser til Selskabet m. m. havde gjort alt for at reservere sig sin Ret. Højesteretssagføreren paa-stod den indankede Sø- og Handelsretsdom stadfæstet.

Ved Højesterets Dom, der afsagdes d. 14de Marts, stadfæstedes Sø- og Handelsretsdommen. Det hedder i Dommen: I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, der i det væsentlige tiltrædes, og med Bemærkning, at de Højesteret forelagte ny Oplysninger er uden Betydning for Sagens Udfald, vil Dommen være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten (Det forenede Dampskibsselskab) have at betale til Indstævnte (Grosserer V. Lund) med Kr. 400.

## Engelsk Sørretssag.

Den engelske Appelret fældede d. 10. Marts Dom i Sammenstødssagen mellem Damptrawleren „Anson“ af Hull og Dampskibet „London“ af Kjøbenhavn, der paa Foranledning af „Ansons“ Rederi var indanket fra Admiralitetsretten.

„Anson“, der maaler 154 Brutto Reg.-Tons, trawlede paa Kollisionsdagen, d. 5. Juni 1904, tidligt om Morgenen omtrent 85 Kml. Ø. 1/2 S. af Spurn, og „London“, der maaler 1,475 Brutto Reg.-Tons, var samtidig paa Rejse fra Bremen til Grimsby i Ballast. Vejret var paa det paagældende Tidspunkt meget taaget, og ved Sammenstødet ramte Damperens Stævn Trawleren midtskibs om Styrbord med det Resultat, at „Anson“ næsten øjeblikkelig sank.

Ved Admiralitetsretten (se „Dansk Søfartstidende“ for 8. Septbr. 1904) blev „Anson“ kendt alene skyldig i Sammenstødet, navnlig fordi den havde undladt at anvende de for trawlende Fartøjer paabudte Taagesignaler, medens Retten ikke kunde anse det for godtgjort, at „London“ ikke havde gaaet med moderat Fart.

Denne Dom underkændtes af Appelretten, der erklærede begge Skibe skyldige i Sammenstødet, idet Retten kom til det Resultat, at „London“ havde gaaet med for stor Fart under Hensyn til Vejrforholdene. Dette Standpunkt, hvis Berettigelse forøvrigt ogsaa Admiralitetsretsdommeren havde erkendt Muligheden af, støttede Appelrettens Præsident væsentligt paa følgende Betragtning: Det maa anses som godtgjort, at „London“ endnu i Kollisionsøjeblikket gjorde nogen Fart, og ligeledes, at den havde sin Maskine stoppet i to Minutter, og at den bakkede i tre Minutter forinden Sammenstødet. Men naar dette er Tilfældet, saa ligger der heri en delvis Tilkendegivelse af, at den maa have haft en vis og ikke helt ringe Fart, forinden den stoppede og bakkede. Om „Anson“ vides det, at den med sin tunge Trawl slæbende efter sig kun gik med meget ringe Fart, c. 2 1/2 Knob.

De to Skibes Kurser var meget nær modsatte; „London“ styrede mod Vest, en lille Smule til Nord, og Trawleren gik Øst paa, en Ubetydelighed til Syd. Naar Hensyn tages til disse Kurser, bliver det af største Betydning at se, under hvilken Vinkel Sammenstødet skete; thi hvis dette er foregaaet Stævn mod Stævn eller dog meget nær saaledes, og de begge har gaaet med moderat Fart, saa kan dog Summen af disse Hastigheder nok forklare de alvorlige Følger af Kollisionen. Men paa den anden Side, hvis Sammenstødet skete under en ret Vinkel eller deromkring, saa maa Kollisionshastigheden være den samme som den, „London“ i Virkeligheden har haft. Selve Stødet var jo som bekendt saa voldsomt, at „Anson“ umiddelbart efter gik til Bunds. Baade Sagsøgerne og de Indstævnte tilkaldte senere Synsmænd til Bedømmelse af Sagen og den Skade, „London“ havde lidt, og disse Synsmænds Beretninger stemmer overens, men medens Indstævntes Synsmand ganske undlader at nævne noget om, under hvilken Vinkel Sammenstødet maa være sket, saa gaar Vidneudsagnet fra Sagsøgernes Synsmand ud paa, at Kollisionen har fundet Sted under noget nær en ret Vinkel. Dette Standpunkt motiverer han ved selve Skadens Udstrækning, idet denne paa Styrbords Side er fra Stævnen og 5 Fod agterefter og paa Bagbords Side 4 Fod og 6 Tommer fra Stævnen agterefter. Ogsaa Beretningen fra Lloyds Agenten, der i og for sig ikke havde noget at gøre med Bedømmelsen af Forholdene ved Sammenstødet, men som udelukkende skulde vurdere Skaden, er i Virkeligheden samstemmende med disse Vidnesbyrd.

Det maa derfor med al rimelig Sikkerhed siges at være godtgjort, at Kollisionsvinklen maa have været saaledes, at Hullet i Siden paa Damptrawleren skyldes den Fart, som „London“ gik med, og ikke den Fart, som „Anson“ gik med, men hermed maa det tillige siges at være godtgjort, at „London“ ikke har gaaet med moderat Fart. Det er erkendt, at „London“ gav Bagbords Ror, og for at dette skulde kunne have nogen Virkning paa dens Kurs, er det nødvendigt at forudsætte, at den har gaaet med en vis Fart, men denne Manøvre forklarer netop den Vinkel, under hvilken den har ramt „Anson“. De nautiske Meddommere, der har deltaget i Sagens Bedømmelse, har uden Tøven erklæret sig af den Mening, at Kendsgerningerne viser, at „London“ er bleven manøvreret under Bagbords Ror, og at den under denne Manøvre maa have ramt Trawleren med meget betydelig Kraft for at kunne iværksætte den Gennemskæring, som utvivlsomt har fundet Sted. Paa dette Grundlag maa „London“ erklæres medskyldig i Sammenstødet.

Retten forbeholdt sig sin Afgørelse med Hensyn til Omkostningerne i Sagen.

## Tyske Sørretssager.

Ved Seeamt i Flensborg behandledes den 24. Februar en Sammenstødssag mellem det tyske Orlogsskib „Pfeil“ og den danske Galease „Amor“ af Marstal.

Som Vidner var mødt Føreren af Avisodamperen „Pfeil“, Korvetkaptajn Petruscky, en Overløjtnant og to Matroser fra Krigsskibet samt Galeasens Fører, Kaptajn Bennetzen.

Avisodamperen „Pfeil“ forlod den 16. Decbr. 1904 Kieler Havn for at afholde Skydeøvelser til Søs. Vejret var diset og Vinden sydvestlig. Da Damperen nærmede sig Bøje Nr. 4, saa man om Styrbord et fremmed Fartøj, der var for Indgaaende fra Søen, og for at undgaa en Kollision blev Roret paa „Pfeil“ straks lagt Bagbord. Galeasen drejede imidlertid pludselig til Styrbord, og derefter paafulgte Sammenstødet i omtrent 50 Meters



Afstand fra den nævnte Bøje. Dette vilde dog have faaet endnu alvorligere Følger, hvis ikke „Pfeil“ i sidste Øjeblik havde lagt Roret haardt Styrbord. Galeasens Kurs var til at begynde med S. t. Ø. og senere VNV., men uagtet Skibet saaledes kort Tid forinden Kollisionen var gaaet over Stag, fastholdt dets Fører, at Galeasen imidlertid med Hensyn til Søvejsreglernes Bestemmelser havde holdt Kurs og Fart. Den anrettede Skade beløb sig til 1,300 Mk.

Rigskommissæren gjorde gældende, at Skibsfører Bennetzen havde handlet rigtig ved at bibeholde sin Kurs, dog burde han i sidste Øjeblik have søgt at afvende den truende Fare ved at luve op.

Ved Sørettens Kendelse erklæredes Galeasens Fører uden Skyld i Kollisionen.

Ved Seeamt i Stettin behandledes i Februar den danske 3m Skonnert „John Hintze“s Stranding ved Stolpmünde den 30. November 1904 Kl. 9 om Formiddagen.

Skibet, der er hjemmehørende i Rønne og føres af Kaptajn Jacobsen, var undervejs fra denne Havn til Stolpmünde med en Ladning Granit. Ved Indløbningen i Havnen forfejlede „John Hintze“ paa Grund af Vind, høj Søgang og stærk Strømsætning Havnegabet og drev imod det østlige Molehoved, hvor Skibet fik Bovsprydet knækket. Senere drev det af paa Stranden bag Molen, efter at Ankerkæderne var brækkede og alle tre Master faldne. Besætningen bestod af tre Mand, af hvilke Bedstemanden reddede sig i Land paa Molen, medens Skibet endnu laa der, hvorimod Kaptajnen og Kokken blev bjærgtet med Redningsbaad, efter at Strandingen var indtruffet.

Efter at en Del af Ladningen var udlosset i Lægtene og Skibet var blevet pumpet læns, blev det senere taget af Grunden og slæbt ind i Havnen.

Søretten afgav følgende Kendelse: „Skonnerten „John Hintze“s Stranding ved Stolpmünde den 30. November 1904 kan ikke føres tilbage til Mangler ved de til Skibsfarten bestemte Hjælpe midler eller til Handlinger eller Forsømmelser fra de Personers Side, hvem det var overdraget at betjene disse Hjælpe midler.“

## Konsulatafgiftens Nedsættelse.

Forhandlingerne paa Rigsdagen endte altsaa med, at det kun blev en Nedsættelse og ikke den Ophævelse af Konsulatafgiften, som Skibsfarten med fuld Ret fordrede. For saa vidt har den indtrængende Henvendelse, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart rettede til Lovgivningsmagten, været resultatløs. Men den har dog sikkert bidraget til, at Erkendelsen af, at Afgiftens fuldstændige Ophævelse kun bør være et Tidsspørgsmaal er bleven saa almindelig. Vi anfører her nogle i saa Henseende vejledende Udtalelser fra Ordførerne for de forskellige Partier og fra Regeringen, som fremkom under den sidste Forhandling i Landstinget:

Madsen-Mygdal (Venstre-Reformpartiet): Jeg vilde sætte Pris paa, om Flertallet (i Landstinget) kunde finde sig tilfreds med den Betragtning, som er udtalt fra alle Sider her, at vi, saa snart det overhovedet er muligt, er villige til at gaa med til at stryge Resten (af Konsulatafgiften), naar de finansielle Forhold tillader det, og vi haaber, at det maa kunne lykkes Regeringen at naa til at foreslaa noget saadant i en ikke fjern Fremtid.

Udenrigsministeren, Raben-Levetzau: Jeg tror at kunne udtale, at dersom Statskassens Tilstand til den Tid er tilstrækkelig god, og dersom det overhovedet harmonerer med de finansielle Forhold, vil Regeringen se sig i Stand til om en ikke alt for lang Tid at fremkomme med et Forslag til Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse.

Ordføreren, Hey (Det frikonservative Parti): Jeg gaar altsaa ud fra, at Meningene er, at Regeringen, naar Landets Finanser tillader det, i en ikke for fjern Fremtid vil fremsætte Forslag om Ophævelse af den meget omtalte Afgift, og jeg udtaler Haabet om, at et saadant Forslag under ingen Omstændigheder kommer senere frem, end at Ophævelsen kan ske d. 1. Januar 1908.

Man har, forekommer det os, set smaat paa denne Sag, naar man har ment ikke straks at kunne ophæve en Skat, der hviler uretfærdigt paa Skibsfarten. Men de Udtalelser, vi ovenfor har anført, er klare nok og af bindende Karakter, og fra Skibsfartens Side vil man sikkert ikke skrive dem i Glemmebogen.

## Fragtmarkedet.

Da Udbudet af Tonnage i betydelig Grad har oversteget Begæret, er saa at sige alle de hjemgaaende Markeder flovede af i Ugens Løb, og i de aller fleste Tilfælde er det med de for Øjeblikket opnaaelige Rater et helt Kunststykke at kombinere en Rundrejse, som en Dampner kan tjene Penge paa. Langfarten er ulønnende, den evropæiske er det ikke mindre, men vi befinder os ogsaa paa en sløj Aarstid, idet adskillige ret betydelige Markeder, saasom Kanada, Azoff, Hvidehavet og til Dels Østersøen jo endnu ikke kan trafikeres. Man maa haabe, at det vil hjælpe lidt paa Forholdene, naar disse Markeder genaabner. For Østersøen og Hvidehavets Vedkommende er der, som bekendt, allerede effektueret et anseligt Antal Befragtninger, men langt den overvejende Del af disse er gjorte forinden Kjøbenhavn Konferencen til Fastsættelsen af Minimumsfragter afholdtes. Efter Konferencen har der kun været sluttet lidt, og er der nogle Redere, som har accepteret under Konference-Raterne, hvilket jo ikke godt kan undgaas, da de ikke alle har bundet sig, saa har der paa den anden Side ogsaa i flere Tilfælde været sluttet til Konference-Raterne og lidt over endda, og i det hele og store maa det siges, at Rederne holder godt igen, men det er jo ogsaa nødvendigt, hvis der skal opnaas noget. I den seneste Tid har en Del Befragtninger fra Botten til under Konference-Raterne været rapporterede, men om disse virkelige har fundet Sted efter Konferencens Afholdelse er det vanskeligt at sige. Maaske er Befragtningerne gjorte for længere Tid siden og kun publicerede nu af spekulative Firmaer, som har Interesse af at holde Raterne nede.

Det østlige Marked er svagere helt igennem. Bombay er gaaet fra 15/6 ned til 14/6 à 14/9 for prompt, medens der fra Kurrachee næsten intet Begær er, ej heller fra Calcutta. Rispladserne fragter kun meget lidt og betaler højst 23/9 O. C., medens Raten til Japan er gaaet ned til 10/ én, 10/6 to Havne. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa er sidst betalt 26/ pr. 15. Avgust/15. September.

Sortehavet har stadig kun meget lidt at byde paa, da Kornbeholdningerne og Tilførslerne er smaa. Store Baade kan kun vanskeligt placeres, og Raten for saadanne er ikke over 6/9 ved Anlægning fra Odessa, Nicolajeff etc. Mindre Baade paa Charter kan lettere anbringes, men der betaales kun 7/3 à 7/6 N. C. Nogle April/Maj Dampere paa 4/5,000 Tons sluttedes fra Azoff

til 9/ „any“, 9/6 Hamburg, 10/ Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn. For Salt fra Eupatoria til Riga eller Libau kan faas omkring 10/6 pr. Marts.

Middelhavet har taget en Del Tonnage, hovedsagelig for Erts, men Raterne er tarvelige. Der betales med „free despatch“ 5/6 Porman/Middlesbro, 5/3 Bougie/Middlesbro, 5/4½ Honaine/Rotterdam, 7/4½ Huelva/Antwerpen, 9/ U.S. For Fosfat noteres 8/ Bona/Stettin, 8/6 Memel pr. Maj og for Esparto 11/6 Aguilas/Firth of Forth prompt. Aleksandria er flov paa Basis af 6/3 Bomuldsfrø Hull direkte. For Erts fra Bilbao betales 4/6 Middlesbro, 4/7½ Stockton, 4/10½ à 5/ Rotterdam.

Nordamerika viser fremdeles kun liden Aktivitet, og Fragterne holder sig paa et særdeles lavt Niveau. Kanada har sluttet enkelte Baade til 35/ fra St. John, 37/6 Cape Tormentine, 40/ Miramichi til Englands Vestkyst. For Korn fragtes saa godt som intet i hele Ladninger. Fra Baltimore noteres 2/3 pr. Qr. til Kjøbenhavn eller Aarhus, Savannah tog nogle Baade pr. Marts/ April til 27/6 à 28/ for Bomuld til Liverpool, Manchester eller Bremen. For Petroleum sluttedes et Par Baade pr. Oktober til 20 Cents New York/Shanghai. Fra Golfen tages kun faa Baade, og paa Netto Charter er 10/3 à 10/6 det bedst opnaelige til U. K. eller Kontinentet. Tor Tømmer fra god Golfhavn til udsøgt europæisk Havn kan faas omkring 80. Der er lidt Begær efter Dampere i Maanedsfragt, og der betales 3/ à 3/3 for kortere Perioder. Levering i U. S.

La Plata Markedet skuffede Forventningerne, idet Befragterne pludselig holdt sig tilbage fra at engagere yderligere Tonnage, og for prompt Lastning betales nu højst 16/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 15/ fra Buenos Ayres, medens der pr. Maj/Juni antagelig kan faas 1/ mere, dog kun for Baade ikke over 3,500 Tons, 10 pCt. En prompt Baad akcepteredes saa lavt som 18/6 for Quebracho fra San Lorenzo til Hamburg.

Østersømarkedet er ganske overordentlig mat, og bliver der ikke snart mere Liv i Tingene, vil en Del Dampere blive nødsaget til at lægge op, indtil Botten genaabner, idet der nu efterhaanden vil komme flere og flere af Baadene hjemefter fra deres Vinterbeskæftigelse andetsteds. Baade Reval og Riga befares nu igen, men de har begge meget lidt at byde paa. Paa førstnævnte Plads er Fragten til London eller Rotterdam nu nede paa 10½ à 11¼ d. Hvedebasis, og for Hør noteres Frcs. 17 til Dunkerque eller Ghent, medens Riga betaler 18 Frcs. Desuden er der lidt Korn fra Riga til London, Hull eller Rotterdam til 9 à 9¾ d. Havrebasis. I Libau ligger Markedet meget slet, og der kan næppe betinges over 8½ d. til London eller Rotterdam. For Smaabaade noteres 1/1½ til Østkysten, 1/3 Engelsk Kanal. Windau har saa at sige intet at byde paa, og fra Königsberg noteres 1/1½ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, men Ladning er knap. For Træ fra Botten sluttet kun ganske faa Laster, da Befragtere og Redere daarlig kan komme overens.

Kulfragterne til Middelhavet har nærmest bedret sig en Kende i Ugens Løb, men i andre Retninger er de uforandret slette. Fra Østkysten betales i Retning af Østersøen kun 3/9 à 3/10½ Pillau, Neufahrwasser eller Swinemünde, 3/6 à 3/9 for 15/2,500 Tons Baade til Kjøbenhavn eller Aarhus. 4/ à 4/9 for Smaabaade til dansk Provinshavn, 4/ Libau, 4/ à 4/3 Kiel eller Flensborg, medens der sydpaa sluttedes til 6/9 Marseille, 6/6 Genua. 7/6 Venedig, 6/6 à 6/7½ Aleksandria. Fra Cardiff er sidst betalt 4/9 Lissabon, 6/9 à 7/ Barcelona, Frcs. 8 Marseille, 6/9 à 7/3 Genua eller Neapel, 7/ Aleksandria, 6/6 Port Said, 7/3 à 7/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet staaer det nærmest uforandret. Der noteres Gefle/Lübeck 18 à 18½ Mark, Kotka/Itzehoe Stav 26 à 27 Mark, Råfss/Aalborg, Mariager Stav 20 à

21 Mark, Trångsund/Geestemünde 25 Mark, Grenaa, Holbæk 21 à 22 Mark.

ab Stolpmünde noteres nu atter flere Laster Rug pr. April og Maj til Danmark, Sydsverrig 4 Mark, Gøteborg 4½ Mark; pr. straks noteres derimod intet.

ab Colberg staaer Forholdene noget lignende som i Stolpmünde; bl. a. noteres der til Bornholm Rug 3½ à 4 Mark.

ab Rügenwalde noteres ligeledes pr. April Rug til Danmark 4 Mark, men fra denne Plads er Tilbud af Returlaster ikke stort.

ab Stettin staaer det uforandret; ud over forrige Notering udbydes der til Danzig Cement 50 Pf., Stockholm gammelt Jærn 4 Mark, Søderhamn Salt 4¼ Mark samt til flere finske Pladser Cement 75 Pf.

ab Stralsund skal være sluttet til Sundhavn Hvede 3½ Mark; der noteres nogle enkelte Ladninger Havre derfra til Danmark, Sydsverrig 4½ Mark.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Rügenwalde 3½ Mark, Stralsund 3 Mark, Stubbekjøbing 14 Øre, alt Majs; til Faxe Byg 13 Øre; endvidere noteres der til Østbornholm Majs 17/18 Øre, Sydsverrig Klid 5½ Kr., Stettin Majs 3 à 3¼ Mark.

ab Kristiania Fjord noteres Is til London 5/9, Portsmouth, Southampton 6/3 à 6/6, Geestemünde 6 Mark.

ab Drammen — Stettin Fortovsheller 5 Mark.

ab Landskrona — Kiel, Flensborg 3¼ Mark, Hamburg 3½ Mark, Königsberg 3 Mark, Stockholm 3 Kr., alt Lervarer.

## Generalforsamlinger.

### Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Shaw dirigerede.

Viceformanden, Admiral Richelieu, meddelte Aarsberetningen for 1904.

Det har været et tarveligt Aar; vor Omsætning har været 4 Mill. Kr. mindre end Aaret forud, en Nedgang af næsten 40 %. Hvor daarligt det sidste Halvaar har været, ses bedst deraf, at vi den 1. Juli faktisk havde en lige saa stor Fortjeneste inde som den 31. December. Urolighederne i og udenfor Evropa har i høj Grad paavirket vor Virksomhed. De yderst vanskelige og tabbringende Forhold, hvorunder Skibsfarten arbejder, har medført, at Efterspørgslen herhjemme efter ny Skibe saa godt som har været helt standset, og der har kun været udført de uomgængelig fornødne Reparationer paa de Skibe, der er i Drift.

De fortvivlede Toldforhold, som dansk Skibsbyggeri nu i over 40 Aar har kæmpet imod, vedvarer endnu, og det maa i høj Grad beklages, at Landstingets Modstand hindrede den Toldnedsættelse, den afgaaede Finansminister foreslog.

Vi har i lange Tider ikke haft saa faa Havari-Reparationer som i 1904, og dersom vi ikke havde haft de nævnte Ordre inde fra 1903 til Udførelse i 1904, saa vilde vort Skibsværft have været uden tilstrækkelig Beskæftigelse en endnu større Del af Aaret, end Tilfældet har været.

En Reorganisation af Værftet vil kræve visse Byggeforandringer, og det var under Hensyn hertil nødvendigt at erhverve Refshaleøens søndre Kaj, der tilhørte Havnevæsenet, af hvem vi har haft den til Leje i en Række af Aar. Vi har derfor købt Arealet, der udgør 19,380 Kv.-Alen, som skal betales med 8 Kr. pr. Kv.-Alen i Løbet af indeværende og næste Aar.

Selskabets Pensionskasse for Funktionærer havde vist sig at være for lille til at kunne opretholde sin Solvens, med mindre Selskabet stadig tilskød større Summer. Bestyrelsen har derfor fundet det stemmende med Selskabets Tarv at modtage et Tilbud fra Nordisk Livsforsikrings-Selskab af 1897 om at overtage Kassens Forpligtelser, regnet fra 1903,

mod at Kassen gøres solvent gennem et ekstraordinært Tilskud.

Arbejderforholdene har været rolige, naar undtages Strejken blandt vore Kobbersmede. Vi har nu faaet en Overenskomst med Voldgiftsregler, som forhaabentlig sikrer os mod for begge Parter uheldige Katastrofer i Fremtiden. Vi begyndte Aaret med en Styrke paa 2,589 og endte med 2,056 Arbejdere og Funktionærer. Den udbetalte Arbejds løn har andraget: i 1904 Kr. 2,230,400 mod i 1903 Kr. 2,966,900, og der er udført Arbejde i 1904 til Beløb Kr. 7,308,400 mod i 1903 Kr. 11,312,500.

Der er afleveret 8 Dampere m. m. med en samlet Gross-Tonnage af 8,062 og 7,980 ind. HK. mod 14,946 Gross-Tonnage og 13,640 ind. HK. Aaret forud. Der er udført Reparationer paa 236 indenlandske og 57 udenlandske Skibe mod 234 indenlandske og 51 udenlandske Skibe i 1903. Dokken har været benyttet af 37 Skibe i 215 Dage mod 49 Skibe i 226 Dage, og Ophalingsbeddingerne af 111 Skibe i 551 Dage mod 93 Skibe i 552 Dage.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angaar, da er Forholdene indenfor Skibsfarten uden nævneværdig Bedring; Krigen i Østen varer endnu, og der er ikke Udsigt til bedre Afsætning i Evropa, hvor Forholdene er trykkede, og vi søger at begrænse vor Risiko det mest mulige under den tilstedeværende Uro i Rusland, der er et af vore Hovedmarkeder. Vi har Ordre inde paa 3 Nybygninger, men større Arbejder til Maskinfabriken har vi endnu ikke faaet, men vi forhandler derom. Om Krigen i Østen vil kunne bidrage til, at vort Værft faar Beskæftigelse med Bygningen af ny Krigsskibe, kan der i Øjeblikket intet siges om; vi har gjort et betydeligt Arbejde i den Retning og kan kun haabe, at det maa bære Frugt.

Taleren gennemgik dernæst Regnskabet, der viser en Fortjeneste af Kr. 476,858. Heraf henlægges til Reservefonden Kr. 105,970. Aktieudbyttet er 5 %.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Direktør G. A. Hagemann og valgtes Vicekonsul Johan Hansen.

#### Dampskibsselskabet „Skjaln Hvide“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Overretsprokurator Casse dirigerede.

Forretningsføreren, Skibsmægler Sass, aflagde Aarsberetningen. Han fremhævede, at Aaret, trods de daarlige Fragter, havde været ganske heldigt for Selskabet, idet det var lykkedes at oparbejde et Nettooverskud af Kr. 18,673 og at kunne udbetale et Aktieudbytte af 3 %. Begge Skibene, der har været i Fart dels i Nord-Østersøen, dels i Frugtfart, var i god Stand.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Proprietær P. Bojsen.

#### Det kgl. oktr. Søassurance Kompagni

har afholdt sin aarlige Generalforsamling, ved hvilken Regnskabet over Kompagniets Virksomhed i det sidst forløbne Aar tilligemed Status ultimo 1904 fremlagdes. Det fremgik heraf, at Kompagniets Indtægter havde været: Overførsel fra 1903 Kr. 4,026.73, Reserve fra 1903 til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,265,809.49, Præmie i 1904 af forsikret Kapital Kr. 193.5 Mill., Kr. 2,006,548.44, indvundne Renter Kr. 95,165.93, ialt Kr. 3,371,550.59.

Udgifterne fordelte sig saaledes: Reassurancepræmie af reassureret Kapital Kr. 16.9 Mill., Kr. 366,374.30, udbetalte Ristorni ÷ Reassurandørernes Tilskud Kr. 39,919.29, udbetalte Havarier ÷ Reassurandørernes Tilskud Kr. 1,494,541.51, Administrationsomkostninger Kr. 33,572.21, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,195,257.25, tilsammen Kr. 2,184,664.56, hvorefter Aarets Overskud blev Kr. 236,886.03.

Til Aktionærerne uddeles  $17\frac{1}{2}\%$  = Kr. 210,000.

#### Ugens Havarier.

Anna, Skonnert af Nyborg, kom Natten til den 8. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet med Sten paa Grund ved Fornæs Fyr. Flot med Assistance fra Hammelev og fortsat Rejsen til Krik. Bjærgeløn 600 Kr.

Nora, Dpsk., grundstødt ved Knudshoved, er bragt flot med Assistance af Svitzers, efter at en Del af Ladningen er losset i Lægtene, og en Del kastet over Bord. Nora er indbragt til Holckenhavns Fjord for Dykkerundersøgelse.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, er efter Grundstødningen ved Møen bragt flot, og efter at være udlosset her er Skibet bragt til Helsingør for at reparere.

Brødrene, Evert af Bandholm, indkom den 11. ds. til Nyborg med knækket Klyverbom og Skade paa Forrigningen efter Kollision.

Skanderborg, Dpsk. af Kbhvn., har i Isen ved Libau faaet beskadiget nogle Plader og er gaaet i Tørdok i Barry for at reparere.

Birmingham, engl. Dpsk., kom den 9. ds. for Indgaaende til Aalborg med en Ladning Oljekager fra New Orleans paa Grund ved Hals Fyrskib. Efter at have lægtret en Del af Ladningen kom Skibet flot.

Poseidon, Dpsk. af Hamburg, kom den 7. ds., paa Rejsen fra Antwerpen til Kjøbenhavn med Stykgods, paa Grund ved Hyllekrog. Flot og tilsyneladende ubeskadiget.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 13. ds. ved Indsejlingen til Aarhus Havn tøret mod den yderste Spids af nordre Mole, der led betydelig Skade. Straks efter at Damperen var kommet fri af Molen, sank Forstævnen hurtigt. Skibet naaede dog over til den søndre Mole, hvor det kort efter gik til Bunds. Skibet havde Lods om Bord.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Kapt. H. R. Stærke i Ommel har solgt den ham tilhørende Sk. „Familiens Minde“ til Kaptajn A. Jørgensen i Ærøskjøbing for 12,000 Kr.

Kapt. H. R. Stærke har derefter købt Sk. „Inverurie“. Købesummen ubekendt.

Sk. „Christiane“, tilhørende Skibsreder A. C. Albertsen af Marstal, er solgt til Kaptajn Nielsen af Marstal for 8,000 Kr.

Fra Skibsbygmester J. Ph. Jørgensens Værft paa Thure løb forleden en nybygget 3-m. Skonnert i Vandet. Den maa-ler 182 Brutto Reg.-Tons og bliver hjemmehørende paa Thure med Bygmesteren som bestyrende Reder. Skibet fik Navnet „Ebenezzer“ og skal føres af Skibsf. J. M. Rasmussen, som tillige er Medreder.

Ikke mindre end syv ny Skibe har Værfterne i Marstal i Følge „Ærø Avis“ for Tiden Bestilling paa. Desuden paa-tænker man sammesteds at bygge yderligere fire ny Skibe.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

#### Skibsefterretninger.

##### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 14. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ank til Antwerpen 8. Marts. — Alex-

andra, Thomsen, ankom til Stettin 11. Marts. — Algarve, Borries, pass. Deal 8. Marts for Malaga. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 10. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 13. Marts. — Antwerpen, Madsen, ankom til Grimsby 13. Marts. — Arkansas, Petersen afg. fra New York 11. Marts hertil. — Arno, Strubberg, afgik fra Cardiff 7. Marts til Genua. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 13. Marts. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Antwerpen 10. Marts. — Beira, Lunge, afgik herfra 11. Marts til Newcastle. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Newcastle 7. Marts til Marseille. — Dagmar, Larsen, afgik fra Dartmouth 12. Marts hertil. — Esbjerg, Søeberg, afgik herfra 13. Marts til Hamburg. — Florida, Ørum, pass. Newport News 3. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 11. Marts til Reval. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 6. Marts. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 13. Marts for Rouen. — Hekla, Egense, afgik fra Christianssand 3. Marts til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 10. Marts til New York. — Hengest, Harder, pass. Holtenau 14. Marts for Antwerpen. — Hjelm, Simonsen, ankom hertil 8. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Reval 9. Marts. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 13. Marts. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 28. Febr. til New Orleans. — Kiew, Christiansen, ankom til Windau 13. Marts. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 13. Marts for Hull. — Leopold II, Meyer, afg. fra Rotterdam 12. Marts til Swansea. — Louise, Kruse, ankom til Hull 11. Marts. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 17. Februar til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 10. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 12. Marts. — Moskø, Meldahl, afg. fra London 12. Marts hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 11. Marts hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 12. Marts. — O. B. Suhr, Friseneuve, afgik fra Anvers 13. Marts hertil. — Omsk, Jonsen, ankom hertil 10. Marts. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 6. Marts. — Perm, Christensen, afg. fra Libau 12. Marts til London. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 8. Marts. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 12. Marts. — Rita, Schibbye, ankom til Pillau 13. Marts. — Seine, Damp, ankom hertil 13. Marts. — Texas, Andersen, afg. fra New York 26. Febr. hertil. — Thyra, Fischer, ankom hertil 10. Marts. — Tiber, Bech, ank. til Messina 11. Marts. — United States, Wulff, ank. hertil 12. Marts. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 13. Marts. — Vendsyssel, Petterson, ankom hertil 13. Marts. — Viking, Rasmussen, ankom til Dunkerque 11. Marts. — Marie afg. fra Liverpool 10. Marts til Swansea. — Vadsø afgik herfra 9. Marts via Stettin til Manchester. — R. F. Berg ankom hertil 12. Marts.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Libau 10. Marts. — Frode, Meyer, ankom til Stettin 14. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 3. Marts. — L. H. Carl, C. W. Jensen, ank. til Rosario 23. Februar. — Erik II, Mahncke, afgik fra Stettin 14. Marts. — Knud II, Hansen, ank. til Buenos Ayres 13. Februar. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 8. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Reval 15. Marts. — Skjold, Risø, ankom til Windau 11. Marts. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Aarhus 13. Marts. — Oljaf, Th. H. Petersen, ank. til Dunkerque 10. Marts. — Svend II, Riber, ank. til Buenos Ayres 8. Marts. — Harald, Hveysel, ankom til Oporto 13. Marts.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Rotterdam 13. Marts. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Limhamn 11. Marts.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, ankom til London 14. Marts. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Rotterdam 14. Marts. — Hamlet, Reese, ankom til Rotterdam 8. Marts. — Helge, Olsen, ank. til Dunston 14. Marts. — Rolf, Olsen, ankom til Dunston 13. Marts. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Anvers 10. Marts.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afg. fra Blyth 8. Marts, bestemt til Torre del Mar. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Burntisland 10. Marts, best. til Korsør. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Ghent 3. Marts. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Odessa 18. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Reval 8. Marts, bestemt til Dunkerque. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 26. Februar, best. til Tunis. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Rosaria 11. Febr., bestemt til St. Vincent. — Peter Mørch, Jørgensen, ank. til Newcastle 17. Februar.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Huelva 8. Marts. — Kamma, Løfler, ankom til Barcelona 13. Marts. — Elna, Rathje, ankom til Swansea 9. Marts. — Martha, Christensen, ankom til Toulon 6. Marts. — Helga, Møller, ank. til Antwerpen 7. Marts. — Therese, Pedersen, ank. til Huelva 9. Marts. — Simone, Olsen, afgik fra Sunderland 8. Marts. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Barry 8. Marts.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jeppesen, ankom til Aarhus 12. Marts. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Algier 8. Marts.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Calais 13. Marts, bestemt til Christiania. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Bremen 10. Marts, bestemt til Reval. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Bremen 12. Marts. — Nordsoen, Gram, afg. fra Reval 9. Marts, best. til Montrose. — Nexos, Basse, afg. fra afgik fra Antwerpen 9. Marts, ankom til Aarhus 12. Marts. — Nora, Jørgensen, afgik fra Boness 11. Marts, ankom til Esbjerg 13. Marts. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Esbjerg 7. Marts, best. til Antwerpen. — Bodil, Thøgersen, ankom til Antwerpen 10. Marts. — Dagmar, Hansen, ankom til Rotterdam 11. Marts. — Neptun, Knudsen, afg. fra Randers 12. Marts, ankom til Hobro 13. Marts. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Kønigsberg 8. Marts, ank. til Esbjerg 12. Marts.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afg. fra Esbjerg 12. Marts, best. til Methil. — Dagny, Lorentzen, ankom til Libau 9. Marts. — Mary, Larsen, ankom til Aarhus 11. Marts.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Terneuzen 13. Marts, bestemt til Blyth.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til South Shields 12. Marts.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Boness 12. Marts. — Nordland, Petersen, afgik fra St. Thomas 6. Marts. — Holland, Poulsen, ankom til Ghent 9. Marts. — England, Andresen, ankom til Kjøbenhavn 13. Marts. — Rusland, Møller, afg. fra Middelfart 14. Marts.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Shields 13. Marts. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 13. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 14. Marts.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Antwerpen 14. Marts, best. til Kbhvn.

**Østersøen.** Patria, Petersen, ank. til Hamburg 8. Marts.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Blyth 14. Marts, bestemt til Hamburg. — Carbonia, Winckler, afgik fra Windau 7. Marts, ankom til Dunkerque 14. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Dungeness 13. Marts, ankom til Rouen 14. Marts. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Antwerpen 13. Marts. — Flynderborg, Larsen, ank. til Grangemouth 14. Marts. — Fredensborg, Lund, ank. til Libau 9. Marts. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Genua 12. Marts. — Jomsborg, Hansen, ankom Middlesbro 10. Marts. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Colombo 3. Marts, ankom til Singapore 14. Marts. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 11. Marts, bestemt til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Cardiff 10. Marts, bestemt til Livorno. — Søborg, Fischer, ankom til Odense 8. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 11. Marts. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Aalborg 11. Marts, ankom til Blyth 14. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Genua 9. Marts. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Windau 9. Marts, best. til Ghent. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 8. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Sunderland 13. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til Sevilla 28. Februar. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Korsør 13. Marts, best. til Windau. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Genua 7. Marts. — Vordingborg, Palm, afgik fra Karrebæksminde 14. Marts, bestemt til Windau.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 3. Marts. — Jægersborg, Larsen, ankom til Newcastle 12. Marts. — Kallundborg, Andersen, ankom til Cardiff 13. Marts.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Kjøbenhavn 11. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Neufahrwasser 11. Marts, ank. til Reval 13. Marts. — Agnete, Sørensen, afgik fra Grangemouth 10. Marts, ank. til Kbhvn. 14. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 11. Marts, best. til Rotterdam. — Hermia, Petersen, ankom til Newcastle 11. Marts. — Alice, Hansen, ankom til Boness 13. Marts. — Ajax, Brorson, afg. fra Blyth 14. Marts, best. til Helsingør. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Aalborg 11. Marts. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 12. Marts.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Habana 10. Marts. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Galveston 11. Marts. — St. Thomas, Prah, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — St. Domingo, Koch, afgik fra Havre 11. Marts. — Nordland, Pedersen, afgik fra St. Thomas 6. Marts. — London, Krogh, afgik fra Frederiksted 9. Marts. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Port Arthur 9. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Colombo 9. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Suez 8. Marts. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Queens-town 7. Marts.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ank. til Nakskov 11. Marts. — Energi, Nielsen, ankom til Boness 13. Marts. — Erin-dring, Hansen, ankom til Boness 13. Marts.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Oran 14. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Ru-fisque 9. Marts, bestemt til Rotterdam. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Nykjøbing F. 10. Marts. — N. G. Pe-tersen, Rasmussen, afg. fra Odense 11. Marts. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Dakar 3. Marts. — Hans Tausen, Klaa-borg, ankom til Kbhvn. 12. Marts. — H. C. Andersen, Al-bertsen, ankom til Reval 12. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Sunderland 10. Marts. — N. F. Høffding, Bloch, ankom til Bremen 8. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Buenos Ayres 24. Febr. — Chr. Chris-tensen, Hansen-Holm, afgik fra Algier 9. Marts. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Algier 10. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Cardiff 8. Marts.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 8. Marts. — London, Krogh, afgik fra Frederikssted (St. Croix) 9. Marts, bestemt til Progresso. — Paris, Boeck-Hansen, ank. til Aarhus 13. Marts. — Bryssel, Tholander ank. til Liver-pool 7. Marts.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afg. fra Rosario 25. Februar, bestemt til Las Palmas. — Wien, Brink, ankom til New-castle 14. Marts.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Methil 14. Marts. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Riga 10. Marts, best. til Rotterdam. — Clara, Villadsen, ankom til Methil 13. Marts. — Axel, Damm, afg. fra Korsør 14. Marts. — Erik, Steen, ankom til Methil 14. Marts. — Svend, Bønnelycke, ankom til Korsør 12. Marts. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Blyth 8. Marts, best. til Messina. — H. V. Fisker, Nissen, laster paa Sicilien.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Lon-don 6. Marts, ankom til Kjøbenhavn 10. Marts. — Egholm, Winther, afgik fra St. Nazaire 14. Marts, best. til Gr. Bas-sam. — Katholm, Arnesen, ank. til Marseille 11. Marts.

### Sejlskibe.

**Fanø, Nordby.** Doris Brodersen, Hansen, ankom til Delagoa Bay 10. Marts fra Newhaven. — Havila, Duysen, ankom til Delagoa Bay 10. Marts fra Hamburg. — Tercera, Beck, ank. til Montevideo 11. Marts fra Gulfport. — Casma, Svendsen, afgik fra Havana 11. Marts til Santa Cruz (Cuba).

**Rønne.** John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 7. Marts. — Prøven, Bidstrup, ank. til Kjøbenhavn 7. Marts. — Ane Catrine, Knudsen, ank. til Vang 7. Marts. — Clara Marie, Kofoed, ankom til Kbhvn. 7. Marts. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksmünde 8. Marts. — Sigurd, Hansen, ank. til Kbhvn. 8. Marts. — Johannes, Larsen, ankom til Montevideo 9. Marts.

**Svendborg.** Faders Minde, Nielsen, ankom til Drøbak 6. Marts. — Valborg, Rasmussen, ankom til Kristiania 7. Marts. — Fortuna, Christensen, ankom til Frederikstad 7. Marts. — Mine, Møller, ankom til Plymouth 6. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ank. til South Alloa 6. Marts. — Dana, Rasmussen, ankom til Langesund 7. Marts. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Frederikshavn 7. Marts. — Venus, Jensen, ankom til Aarhus 6. Marts. — Frits Emil, Rasmusen, ankom til Paimpool 7. Marts. — Union, Olsen, ank. til Kjøbenhavns Red 7. Marts. — Fanny, Hansen, ankom til Drøbak 7. Marts. — Cimbria, Nielsen, ankom til Fowey 7. Marts. — Skirner, Pilegaard, ankom til Colchester 7. Marts. — Najaden, Rasmussen, ankom til Swinemünde 9. Marts. — Yrsa, Hansen, ankom til Bogense 9. Marts. — Roma, Jen-sen, ankom til Hamburg 10. Marts. — Hertha, Brandt, ank. til Newcastle 11. Marts. — Doris, Købke, ankom til South Alloa 10. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Drøbak 10. Marts. — Slesvig, Hansen, ankom til Drøbak 12. Marts. — Lilly, Rasmussen, ankom til Drøbak 12. Marts. — Union, Olsen, ankom til Neufahrwasser 12. Marts. — Magnet, Gommesen, ankom til Rønne 12. Marts. — Lind-hardt, Madsen, ank. til Charlestown 12. Marts. — Althea, Skovgaard, ank. til Tønsberg 12. Marts. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Kristiansand 13. Marts. — Concordia, Henriksen, ank. til Drøbak 12. Marts. — Zampa, Petersen, ankom til St. Ybes 12. Marts. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Stubbekjøbing 12. Marts. — Vera, Jensen, ank. til Drø-bak 12. Marts. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Porsgrund 12. Marts. — Haabet, Andreasen, ankom til Porsgrund 12. Marts. — Elise, Andreasen, ankom til Porsgrund 12. Marts. Hansine, Nielsen, ankom til Danzig 10. Marts.

**Ærø.** Lauritz, Folmer, ank. 6. Marts til Nørre-Sundby. — Søstrene, Christensen, ank. 7. Marts til Marenham. — Agnes, Christensen, ankom 7. Marts til Rønne. — Thekla, Fabricius, ank. 7. Marts til Kincadin. — Dorthea, Laurit-zen, ankom 8. Marts til Holmestrand. — Bertha Marie, Hansen, ankom 7. Marts til Frihavnen. — Pauline, Jørgen-

sen, afgik 6. Marts fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Jo-hanne, Østermann, ank. 8. Marts til Bridgewater. — Gerda, Vilhelmsen, ank. 8. Marts til Figueira Fog. — Kiana, Chris-tensen, ankom 8. Marts til Stege. — Vigilant, Rasmussen, ankom 8. Marts til Colombes. — Fred. Friis, ank. 8. Marts til Drammen. — Hertha, Krull, ank. 10. Marts til Cardiff. — Theodor, Andersen, afgik 9. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal. — H. C. Grube, Svane, ankom 8. Marts til Genua. — Gloria, Fabricius, ankom 11. Marts til Warnemünde. — Ydun, Christensen, ankom 10. Marts til Memel. — Elise Marie, Olsen, ank. 10. Marts til Memel. — Argo, Clausen, ankom 11. Marts til Rio Grande do Sul. — Amor, Rasmus-sen, ankom 13. Marts til Moss. — Bonavista, Christensen, ankom 13. Marts til St. Ybes. — Immanuel, Schmidt, ank. 12. Marts til Rønne. — Norma, Albertsen, ankom 12. Marts til Fernandine.

## Emil G. v. Horeling, Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Eneforhandler: EINAR H. PETERSEN

Telefoner: 915 — 18,546.

Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er an-ført 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. Tunø S. Kirkegrund.** Paa Kirkegrund er der ved Opmaalning i 1904 fundet 10 Fod.

**Sundet.** Svensk Skonnert „Hulda“ er sunket  $\frac{1}{2}$  Kml. SSV. fra Fyrskibet „Drogden“. Masterne med Gaffel og Sejl er over Vandet.

Et Vragfyrskip er udlagt tæt Ø. for Vraget.

**Limfjorden. Struer.** Den gravede Rende til Struer Havn er paa V-Siden afmærket med 9 Risprikker, hvoraf den N-ligste har 2 Koste, paa Ø-Siden med 9 Halmprikker, hvoraf den N-ligste har 2 Halmviske.

**Nibe.** Til Nibe Havn er der gravet en c. 30 Alen bred Rende, der er  $2\frac{1}{2}$  Kml. lang i N. 20° Ø. og S. 20° V. Dybden i Renden er 13 Fod og i Havnen  $7\frac{1}{2}$  Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** I 1905 foretages Opmaalning mellem Agö, 61° 32', N. Br. 17° 28', Ø. Lgd., og Bremö, 62° 13', N. Br. 17° 45', Ø. Lgd., mellem Skagsudde, 63° 11', N. Br. 19° 1' Ø. Lgd., og Ratan, 63° 59', N. Br. 20° 55' Ø. Lgd., samt paa Halland og Bohus Kyster.

Til Brug ved Opmaalningen rejses Baaker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker kan udsættes. Prikkerne har altid et eller flere Flag.

Søfarende advares mod at forveksle disse Baaker og Prikker med dem til Farvandenens Afmærkning.

**Gefle. Mellanskansrännan.** Lystønden i Mellanskansrännan forbliver liggende indtil videre.

**Tyskland.** I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibet „Woitzig“ atter udlagt paa Station.

**Rügen. Jasmund.** Jasmund gamle, hvide og røde veks-lende Fyr er permanent slukket.

**Greifswalder Bodden.** Fyrskibet „Palmerort“ er atter udlagt.

**Lübecker Bucht.** I Lübecker Bucht er Sommerafmærk-ningen foretaget.

Fyrskibet „Fehmarnbelt“ er den 4de Marts 1905 atter udlagt paa Station. 54° 35' 45" N. Br. 11° 9' 6" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** I Slutningen af Marts og Begyndelsen af April 1905 afholdes Sømineøvelser ved Cux-haven mellem Kugelbake og Grimmerhörn. Ved Pladsen ligger to Minekraner, som viser to hvide Lanterner lodret for hinanden. Det er forbudt at gaa mellem Kranerne og Land. Fartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinges følges. Det er forbudt at ankre mellem en Skive, der ligger i Nærheden af Kugelbake, og Land.

**Jade.** I Jade er Lystønderne Nr. 4 og 5 atter udlagt. I Jade er Spirtønde AJ/A flyttet til 53° 50' 20" N. Br. 7° 59' 5" Ø. Lgd. og den hvide Baaketønde „Jadeplate N.“ til 53° 50' 49" N. Br. 7° 56' 59" Ø. Lgd.



I den første Halvdel af April 1905 afholdes Sømineøvelser i fem Dage mellem Tønderne S, T, 16 og 17. Pladsen begrænses i N. af Linjen Hookslieler Mølle—Tønde 15, mod S. af Linjen Rüstiersiel—„Geniusbank“ Fyrskib, i Ø. af Linjen Tønde 16—Tønde 18, i V. af Wattet. Ved Pladsen ligger to Kraner og om Natten en Kran med to røde og hvide Lanterner. Man skal gaa V. om Kranen. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Vareler Tief.** Fra 1ste April til 1ste Oktober 1905 afholdes Sømineøvelser i Vareler Tief. Pladsen begrænses i N. af en Linje i Vest fra Tønde 23, i Ø. af 6 Meter Grænsen, i S. af en Linje i Ø. fra Tønde Varel B., i V. af en Linje i N. fra Tønde Varel B., og med Bøjer med rødt Flag, og er spærret for al Sejlads. Fartøjer, der fører rødt Flag eller en rød over en hvid Lanterne, ligger ved Pladsen. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Holland.** I Holland er Sommerafmærkningen begyndt. **Zeeget van Zierikzee.** I Schaar van Vuilbaard er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger i 25 Fod Vand. 51° 37' 28" N. Br. 3° 51' 30" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger i 22 Fod Vand. 51° 37' 33" N. Br. 3° 51' 58" Ø. Lgd.

I Schaar van Kolljnsplaat er Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle flyttet og ligger i 23 Fod Vand. 51° 37' 17" N. Br. 3° 51' 24" Ø. Lgd.

I Veregat er den rød og sort vandret sribede Kuglestønde Nr. 3 med Diamant flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 34' 7" N. Br. 3° 38' 28" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 er flyttet og ligger i 17 Fod Vand. 51° 34' 34" N. Br. 3° 38' 5" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 6 er flyttet og ligger i 17 Fod Vand. 51° 34' 15" N. Br. 3° 38' 14" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 4 er inddraget.

I Farvandet V. for Haringvretter er Stumpstønde Nr. 1 inddraget. Stumpstønde Nr. 2 er flyttet og ligger i 12 Fod Vand. 51° 34' 1" N. Br. 3° 38' 29" Ø. Lgd.

I Vere Fyr, Ostwateringsdijk, er den røde Vinkel borttaget, og Fyret viser nu hvidt, fast Lys fra N. 76° V. gennem N. og Ø. til S. 76° Ø. 51° 33' N. Br. 3° 39' Ø. Lgd.

**Frankrig. Dunkerque.** Vraget i den Ø-lige Del af Dunkerque Red findes ikke.

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

**England S.-Kyst. Whitsand Bay. Knight Errant Patch.** Knight Errant sort og hvid tærned Klokketønde er flyttet c. 4<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kbl. S. 2° V. hen i 11 Fv. Vand, og ligger nu 2<sub>1</sub>/<sub>4</sub> Kml. S. 9° V. fra Downerry Kystvagt-Station og fra Rame Chapel i N. 84° V. 50° 19' N. Br. 4° 22' V. Lgd.

**England V.-Kyst. Morecambe Bay. Heysham Harbour.** Paa Heysham Harbour S.-Piers Hoved gives nu Taagesignal med et Taagehorn, som hver 30 S. giver Et-Stød af 7 S. Varighed. 54° 2' N. Br. 2° 55' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Wexford. Rusk Bank.** Da Rusk Bank er tagen S. efter, er Spidstønde Nr. 3 flyttet 3<sub>1</sub>/<sub>4</sub> Kbl. S. 23° V. hen i 3<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Fv. Vand og ligger nu 2<sub>1</sub>/<sub>4</sub> Kml. S. 30° Ø. fra Norris Castle Kystvagt-Station og i N. 83° Ø. fra Tinnaberna Triangulering-Station. 52° 29' N. Br. 6° 12' V. Lgd.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Conche des Balaines.** I Løbet til Conche des Balaines Ankerplads ligger en 6 Fods Klippe 1<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kml. N. 49° Ø. fra Baleines Fyr og 2<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kml. S. 87° Ø. fra Haut Banc du Nord Fyr. 46° 15' 41" N. Br. 1° 32' 2" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bay. Elbow of Ledge.** Det hvide, faste Fyr paa Lystønden Elbow of Ledge Nr. 14 ud for V.-Siden af Cross Ledge Shoal er forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser hver 20 S., Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Chesapeake Bay. Baltimore. Craighill Channel.** Vraget af „Willie J. Gibson“ ligger sunket ØNØ. c. 1<sub>1</sub>/<sub>4</sub> Kml. fra Craighill Channel Lower Entrance Klokketønde. Vraget afmærkes med en Tønde, saasomt Isen tillader det. Man skal gaa tæt til Klokketønde Nr. 2.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Fort Mc Ree.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Land tæt ved Fort Mc Ree. Flammens Højde: 39 Fod. Fyret lyser over 22<sub>1</sub>/<sub>2</sub> paa hver Side af Ledelinjen. Hvid Fyrepæl med et elliptisk Dagmærke paa Toppen. Holdt som Forfyr overet med Caucus Cut første Ledefyr leder det fra Fort Barrancas Ledelinje til Pensacola Bay Ledelinje. 30° 19' 33" N. Br. 87° 18' 48" V. Lgd.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Tunis. Iles Kerkenah. Bou Zrara.** Træbaaken paa Bancs de Kerkenah, tæt ved Oued Bou Zrara, er ombyttet med en

sort, 24 Fod høj Jærnbæke med Cylinder. Den staar 10 Kml. Ø. for Landsbyen Attaya. 34° 42' 28" N. Br. 11° 29' 4" Ø. Lgd.

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

**Forindien V.-Kyst. Bombay.** Bombay Outer Fyrskib er midlertidig ombyttet med et rødt Fyrskib, der hver 20 S. viser hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Skibet har tre Master og rød Ballon paa Stortoppen. 18° 49' N. Br. 72° 47' Ø. Lgd.

**Birma. Gulf of Martaban. Rangoon River.** En lille 18 Fods Grund ligger i Indløbet til Rangoon River, 8<sub>1</sub>/<sub>4</sub> Kbl. S. 64° V. fra Upper Eastern Tønde og 2<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kml. S. 82° Ø. fra Opmaalings-Baake Nr. 3. Lower Spit Tønde er flyttet 3<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kbl. N. 24° Ø. hen og ligger nu 2<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kml. S. 87° Ø. fra Opmaalings-Baake Nr. 3 og fra Elephant Point Obelisk i S. 23° Ø. 16° 26' N. Br. 96° 21' Ø. Lgd.

**Malacca Stræde. Kwalla Muar.** Ved Indløbet til Kwalla Muar er udlagt en Lystønde. 2° 2' 0" N. Br. 102° 31' 40" Ø. Lgd.

#### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra N.-Pynt. Diamantpunt.** Paa Sandbanken, som strækker sig ud fra Diamantpunt, skal tændes et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 84 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra en Fyrbaake, som bygges paa Pæle i 10 Fod Vand, c. 1<sub>1</sub>/<sub>2</sub> Kml. fra Kysten i N. 47° V. fra Hoek Paree Boesoek. Under Arbejdet, som er begyndt, ligger et Skib med tre Master N. for Pladsen. Fyret ventes tændt i Maj 1905. 5° 17' 35" N. Br. 97° 27' 40" Ø. Lgd.

**Kina. Hongkong. Green Island.** Green Island Fyr viser midlertidig kun hvidt, fast Lys fra N. 75° V. gennem V. og S. til S. 83° Ø. 22° 17' N. Br. 114° 6' Ø. Lgd.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn den 16. Marts 1905. — Højesteretsdom. — Engelsk Søreressag. — Tyske Søreressager. — Konsulatafgiftens Nedsættelse. — Fragtmarkedet. — 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. Petitolinie à 45 <sup>mm</sup> 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

Mænie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Aktieselskab.

Fra d. 16.—22. Marts.

Afgangssted Kvæsthustrøen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

- Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.
- Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulv sund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til **Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aften.
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.
- Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **London** [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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 **Stettin** [Thyra] 3 Eftm. fra Toldboden.
- 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 [Union] 12 Middag fra Toldboden.
- Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamburg** [Maja] Eftm.
- Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 Eftm.
- Til **Philadelphia og Boston** [Alexandra].
- Til **København** [Moskow] Eftm. fra Frihavnen.
- 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. (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 [Ulv sund] 6 Eftm. (Kahytspassagerer 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** [Aarhus] 6 Eftm. fra Toldboden.
- 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** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **New York** [United States] 12 Middag fra Frihavnen.
- Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** Damper.
- Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.
- Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		67	68
Norden.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	69	68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81
Dannebrog.....	82— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....		59	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —76	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80
Hejmdal.....		99	101
Østasiatiske.....	105—105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		86	90
Nordsøen.....		23	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....	69—68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69
Cimbria.....		75	95
Vesterhavet.....		97	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		22	30
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		87	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	103
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejns Kreditk.....	87	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		90	91
4 % — — 2. Serie..	97— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	143 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Burm. & Wain.....		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
Sukkerfabr.....	179 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	179 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	179 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....		127	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 15. Marts 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.20	—
Amsterdam.....	150.70	—

**Notering paa Berlins Børs d. 14. Marts 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.30
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	83.20
5 % Mexikanske 1899.....	103.20
5 % Rumænske Stats.....	101.70
4 % — — 1890.....	92.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 26,000, „Dampsk. af 1896“ 22,000, „Dannebrog“ 16,000, „Foren. Dampsk.“ 148,000, „Østas. Komp.“ 176,000, „Urania“ 2,000, „Hejmdal“ 2,000, „Carl“ 8,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 14,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Enhver Sømand bør eje  
**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

at  
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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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.

**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

**Randers Rebslaeri, Randers**  
anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**Privat statistisk Laboratorium**  
Kronprinsessegade 36, 2. Sal

foretager statistiske Undersøgelser vedrørende Søfart,  
Handel, Industri o. l.

**ELI OHLIN**  
C. Sørensens Eftf.  
Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkertør, Barometre,  
Termometre, Brillor samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

**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. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 81622  
Alt Skibsarbejde udføres  
Lille Strandstræde 3.

**J. KOEFOED**  
Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianderingsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

**J. P. LUND, AARHUS,**  
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.

**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.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportramme og Lægtørfartøjer, 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.



**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**  
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

**THE ENGELHARDTS**  
**COLLAPSIBLE LIFE-BOAT**  
KJØBENHAVN

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 Sækyndige i de forenede Stater og Evropa erklærer den for at være den bedste sammenklappelige Redningsbaad, der eksisterer. Forlang nærmere Oplysninger fra



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kæntre Baaden.

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**  
Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værft: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

# 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.

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 22de Marts d. A. Kl. 1, i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Mandag den 13de Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 13de Marts 1905.

C. K. Hansen.

## Aktieselskabet

### „Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 22de Marts d. A. Kl. 1 $\frac{1}{2}$ , i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Mandag den 13de Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 13de Marts 1905.

C. K. Hansen.

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 22de Marts d. A., Kl. 2, i Børsens Forsamlingssal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag af den korresponderende Røder i Henhold til Lovens § 6.
3. Valg af Kontrollkomite.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Mandag den 13de Marts, Kl. 10—1, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 13de Marts 1905.

C. K. Hansen.

## Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet „Hejmdal“

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons per 1904 udbetales Udbyttet per 1904 med 5 %, daglig imellem Kl. 11—1, paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55.

Kjøbenhavn, den 15de Marts 1905.

P. B. V.

Martin Carl.



### Taylor's patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 3901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Skibsfører søges.

Til en l. Kl. tremastet Skonnert, drægtig c. 226 Reg.-Tons, søges en dygtig og energisk Fører. Skibet beskæftiges udelukkende i Nord- og Østersøfart.

En Mand, der foruden at være i Besiddelse af de nævnte Kvalifikationer, tillige kan tage Part for en 3 à 4000 Kr. vil blive foretrukket. Billet mrk.: „Sejlskib“ bedes tilsendt **Luplaus Bureau, Aalborg.**

## Eiderwerft, Actien-Gesellschaft

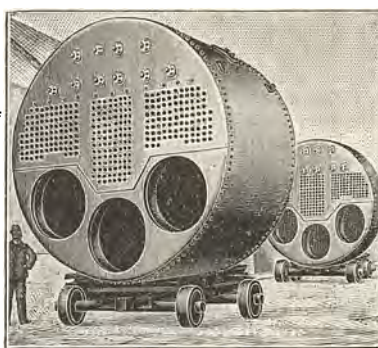
TÖNNING a. Eider

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.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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

## 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.)



## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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 & Helsingørsk Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.  
Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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

### DAMP SKIBE

samt Kontrahering af nye.

Saavel 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.

## Hecksher & Søn, Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.  
Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“  
Telefon Nr. 56.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.  
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.  
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.  
Sø- og Handelssager.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers  
Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

## Emil Starck

Skibsmægler.

## Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Telegramadr.:  
„Smiths,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**  
Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## 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

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

### Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (i) afslappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortøldet til 190 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.  
**G. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**  
Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
**Blankensteiners Eftf.**  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.



## 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“.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

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“.

## W. B. Dick & Co.

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

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.  
124.

# PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**  
**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

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

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

Iste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Aalborg mek. Værksted**

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Marts 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON'S Løsehjul og Blokke.  
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 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.

## 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.

**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 europæiske 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 Staal-skibsbunde.  
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, 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

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,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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 Nisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 150.



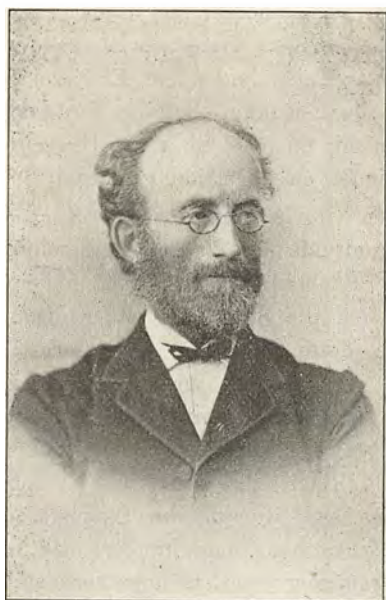
„KEW“ CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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



## Formandsskiftet i Sø- og Handelsretten.



I. N. A. MADVIG.



J. H. KOCH.

Formanden for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn I. N. A. Madvig har under 20. ds. efter Ansøgning modtaget Afsked fra sit Embede fra d. 30. April d. A. at regne. Madvig, der er født i 1833, blev, efter at have været Assessor først i Kriminalretten og senere i Overretten, i Midten af Firserne Næstformand i Sø- og Handelsretten og i 1891 Rettens Formand. Naar han nu trækker sig tilbage, vil dette i den danske Søfartsverden føles som en virkelig Begivenhed, ikke alene paa Grund af, at en betydningsfuld Stilling og en i Skibsfartens Forhold dybt indgribende Virksomhed gaar over i andre Hænder, men ogsaa fordi Madvigs Personlighed har præget denne Virksomhed i saa høj Grad, at man vil have vanskeligt ved at vænne sig til Tanken om, at han forlader den.

Sø- og Handelsretten er en Institution, hvis Betydning for Forretningslivet er vokset, som Aarene er gaaet, ikke mindst fordi man fra alle Sider ser op til den med ubetinget Tillid. Et særlig stærkt Vidnesbyrd herom var den Bevægelse, der meget hurtigt rejste sig, da Forslaget til en Retsreform for faa Aar siden forelagdes for Rigsdagen, og da det blev kendt, at dette Forslags Gennemførelse vilde medføre Rettens Ophævelse som selvstændig Institution. Denne Bevægelse fandt kraftig Støtte ogsaa fra vore Søfartskredse, og den gjorde det, fordi man i disse mener, at den Retspleje, der vedrører vor Skibsfart, vilde lide føleligt, om man opgav Sø- og Handelsretten i dens nuværende Skikkelse. Vi vil ikke just sige, at den Maade, hvorpaa de søkyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten vælges, er ganske tidssvarende, men vist er det, at Retten trods dette gennem sine Afgørelser har vundet en Avtoritet baade i og uden for Danmark, som ikke bør sættes overstyr ved nogen Omdannelse af den gennem den Retsreform, der stadig er under Behandling i Rigsdagen. Denne Avtoritet er for Søsagernes Vedkommende — og det er særlig dem, vi her tænker paa — vundet gennem den rige Sagkund-

skab, der i Aarenes Løb er nedlagt i det store Antal Retsafgørelser, der foreligger, og gennem den Retfærdighedssans, der har kendetegnet saa vel disse Afgørelser som de forudgaaende Undersøgelser, der laa til Grund for dem. Derfor er det altid med fuld Tillid, at man ser hen til Rettens Afgørelser, og intet kan vel bedre vise, hvor rodfæstet denne Tillid er i vore Søfartskredse, end det Ønske, der gentagne Gange er fremsat fra disses Side, at man en Gang maatte se Sø- og Handelsrettens Virksomhedsomraade udvidet, at man maatte se den som en Overret for de omkring i Landet bestaaende Sørætter — en sagkyndig Overinstans i Stedet for de nuværende to usagkyndige.

Formandens Stilling indenfor Sø- og Handelsretten er af særlig vanskelig Art. Han skal lede Undersøgelser og Forhandlinger paa et Omraade, der efter hans Uddannelse maa ligge ham fjernt, han skal danne sig en Mening i Spørgsmaal, der ofte er af yderst speciel og vanskelig Natur, og han skal gøre det Syn, med hvilket han maa se paa Sagerne, gældende ved Siden af de søkyndige Medlemmers. Det er Opgaver, der stiller store Fordringer til den, der skal løse dem — i Retning af Intelligens, i Retning af Kundskaber, vistnok ikke mindst i Retning af Arbejdsævne. Hvorledes vil nu Dommen forme sig over Madvig nu ved hans Fratræden?

Øjeblikket, da en Mand træder tilbage fra en mangeaarig Virksomhed, er ikke det, i hvilket den endelige Dom fældes. Det kommer først senere, naar Tiden har kastet mere Lys over denne Virksomhed. Vor Opfattelse af Madvig er den, der formes under Indtrykket af hans Personlighed som Leder af Sø- og Handelsretten, maaske ikke den, man en Gang vil komme til, naar denne Ledelse kendes i sine Enkeltheder. Og i hvert Fald i Søfartskredse er Madvigs Personlighed en af dem, man saa op til, fordi den i saa høj Grad skabte Tillid om sig. Hans Ledelse af Sø- og Handelsretten har

ikke undgaet Kritik, endog skarp og, som vi tror, til Dels berettiget Kritik. Det er almindelig kendt, at Forretningsgangen i Retten ikke var tilfredsstillende, at der ofte hengik længere Tid, inden de indankede Sager forelaa paadømte, end det i mange Tilfælde var forsvareligt. Vi drister os ikke til at afgøre, hvor meget af Skylden herfor der falder paa Rettens hele Organisation, hvor meget paa Rettens Formand; men udadtil kommer denne vel nok til at bære sin Del af Ansvaret. Vi har ogsaa det Indtryk, at Madvigs Ønske om at trænge til Bunds i enhver Sag har, hvor berettiget end selvfølgelig dette Ønske er, ført ham ud i en Grundighed, der maaske til Tider kunde antage Karakteren af Vidtløftighed. Dette Indtryk bekræftes ved Gennemlæsning af Sø- og Handelsrettens Domme. Vi erkender, at disse ikke kan være, som man siger, „lige at løbe til“. Men var det dog ikke muligt at komme saa vidt, at disse Domme blev, hvad de bør være: en Læsning, der kan forstaaes og tilegnes af dem, den vedrører? Vi har jo dog i saa Henseende udmærkede Forbilleder i de engelske Søretsdomme, der ved deres Klarhed i saa høj Grad er vejledende for dem, der er interesserede i dem. Mulig har Madvig opretholdt en Tradition, naar han formede sine Domme, som han gjorde det; men bedre havde det naturligvis været, om han havde brudt med den.

Dette er den Kritik, der melder sig, naar man tænker tilbage paa Madvigs Virksomhed. Men den vejer ikke tungt i Vægtskaalen, naar man mindes, hvorledes han gennem mange Aar har, hvad der jo dog er det vigtigste, „fyldt“ Stillingen som Sø- og Handelsrettens Formand. Thi naar Retten nu indtager en saa højt anset Stilling i det almindelige Omdømme, saa tilkommer der Madvig en meget stor Del af Æren herfor. Hans fremragende juridiske Ævner og Kundskaber, hans levende Sans for at være retfærdig, hans Frisind og endelig det enorme Arbejde, han har udført, har for hans Person skabt den Ærbødighed og Tillid, den nyder, for Sø- og Handelsretten den Stilling, den nu indtager. Naar de Fejl, der har klæbet ved Madvigs Virksomhed, er glemte, vil han derfor i vor Søfartsverden mindes i Taknemmelighed, og man vil i denne med Vemod modtage Efterretningen om, at han nu træder tilbage.

Til Madvigs Afløser paa Formandspladsen i Sø- og Handelsretten er udset Kriminalretsassessor J. H. Koch.

Der er ingen Grund til at tro, at Assessor Kochs Navn skulde være velkendt blandt Skibsfartens Mænd, thi uagtet han — og vistnok fuldt ud med Rette — nyder en betydelig Anseelse som Jurist og maaske navnlig som Forhørsdommer, saa maa det dog erindres, at hans hidtidige Virkefelt har ligget Søfartsinteresser fjernt. Ja vel endog saa fjernt, at en og anden maaske netop ved denne Udnævnelse vil komme til at mindes, at der indenfor selve den Kreds, hvorfra Sø- og Handelsrettens ny Formand udgaar, findes Folk, om hvem man vel nok tør sige, at Sørretten er deres Speciale. Hvilke Hensyn, der imidlertid har gjort sig gældende ved denne Besættelse ud over et almen juridisk og et ret utvivlsomt Anciennitetshensyn, kan vi ikke have nogen begrundet

Mening om, men vi kan dog ikke undlade at benytte Lejligheden til ogsaa i dette Tilfælde at fremhæve det ønskelige i, at man ved Besættelse af Embeder, saa vel store som smaa, holder sig til det sunde Princip at opslaa disse ledige. Ganske vist er dette ikke Skik og Brug, naar Talen er om et Embede som Retsformand, men vi skønner ikke, hvorfor det skulde være umuligt at sætte sig ud over Skik og Brug, naar der derved kunde vindes en ubestridelig Fordel.

Tiden vil vise, om Assessor Kochs Ævner strækker til til at udfylde den Plads, som hans Forgænger gennem en længere Aarrække har udfyldt under saa megen Anerkendelse fra alle Sider, og det er derfor ret unyttigt at diskutere dette Spørgsmaal nærmere i Øjeblikket. Til Gengæld er der et andet og i ulige højere Grad praktisk Spørgsmaal, som Skibsfart og Handel med Rette ønsker besvaret straks, nemlig om man under den kommende Retsledelse kan vente at opnaa den rent forretningsmæssige Hurtighed i Ekspeditionen, som de to anførte Erhverv nu om Stunder maa forlange. Vi har ovenfor fremhævet, at Retsafgørelserne under den afgaaende Formand ofte har ladet længe vente paa sig, og i hvert Fald til Dels har Grunden vistnok været den, at hans yderliggaaende Samvittighedsfuldhed ikke tillod ham at overlade selv en nok saa ringe Sag til andre, saa længe der ikke ansattes en Jurist med et selvstændigt Ansvar ved hans Side. Kravet herom, der saa vidt vides oftere er blevet fremsat af den afgaaende Retsformand, har man ikke ment at kunne imødekomme, hvad der med den kommende Retsreform for Øje forøvrigt heller ikke er absolut uforstaaeligt, idet denne Reform, der eventuelt vil berøre Sø- og Handelsretten i ikke ringe Grad, altid maatte gøre Oprettelsen af et nyt, pensionsberettiget Embede til en noget betænkelig Sag. Disse Forhold kan vel delvis forklare, at Dommene paa Trods af Retsformand Madvigs store Arbejdsævne og utrættelige Energi hobedes op, men lige saa lidt kan det undre, at man nu spørger, om der i denne Henseende kan ventes den paakrævede Forandring.

Nogen afgørende Sikkerhed herfor kan der vel ikke stilles, men dels er Assessor Koch en Mand i sin bedste Alder, og dels mener vi aldeles bestemt at turde sige, at det Tilbud om juridisk, men uansvarlig Assistance, som Retsformand Madvig øjensynlig ikke har følt sig tilfredsstillet af, vil blive modtaget af hans Efterfølger og benyttet i den Udstrækning, som de enkelte Rets-tilfælde tillader.

Heri ligger efter vor Mening en i og for sig ikke ubetydelig Garanti, rent bortset fra, at det under de nuværende Forhold vilde være praktisk talt umuligt at opnaa mere.

Som vi begyndte med at sige, tør vi ikke gaa ud fra, at Assessor Kochs Navn og Virksomhed er synderlig kendt i Søfartskredse, og vi skal derfor hidsætte nogle faa Oplysninger i denne Retning.

Kriminalretsassessor Koch, der er en Søn af Justitarius Koch i Højesteret, blev juridisk Kandidat i Januar 1885 og var derefter i nogen Tid beskæftiget i privat juridisk Virksomhed. Fra 1888 til 1893 var Koch ansat i Overformyndieriet og Justitsministeriet, og efter i omtrent et halvt Aar at have været konstitueret som Herredsfoged paa Bornholm modtog han Udnævnelse til



Assessor i Kriminal- og Politiretten i Kjøbenhavn, hvilken Stilling han endnu i dette Øjeblik beklæder. Siden Marts 1903 har Assessor Koch tillige været Medlem af Kjøbenhavns Borgerrepræsentation, og den Dygtighed, hvormed han har røgtet disse Hverv, berettiger til at nære en Del Forventninger med Hensyn til Fremtiden.

Vi véd af Erfaring, at Assessor Koch rent personlig er en sjældent elskværdig og humant tænkende Mand, og vi er tilbøjelige til at tro, at disse Egenskaber vil være ham en værdifuld Hjælp til at kunne tage den Tillid i Arv, som i saa høj Grad kendetegner Forholdet mellem hans Forgænger og Skibsfartens Mænd lige fra Skibsrederen og til Fyrbøderen eller Dæksdrengen.

Kjøbenhavn, d. 23. Marts 1905.

Behandlingen af Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring er nu afsluttet i Folketinget, og Forslaget var i Tirsdags til første Behandling i Landstinget. Vi gjorde i vort Nummer for d. 2. ds. udførligt Rede for Forslagets Indhold, som det forelaa efter Udvalgsbehandlingen i Folketinget. Det er ikke senere uendgaaet væsentlige Forandringer. Vi nævner af disse kun, at Besætningen paa Fiskeriskibe af over 20 Tons inddrages under Forsikringen, for saa vidt de ikke er forsikrede i. Henhold til Loven om Fiskeres Ulykkesforsikring, og at Loven skal træde i Kraft fra det Tidspunkt, som Indenrigsministeren fastsætter efter Arbejderforsikrings-Raadets Indstilling, senest dog den 1ste April 1906. Med Hensyn til det sidste Punkt udtalte Indenrigsministeren under Behandlingen i Landstinget, at han ikke tænkte sig, at Loven kunde komme til at træde i Kraft inden den 1ste Januar 1906, og at han i hvert Fald ved Forhandling med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart vilde sikre sig, at de fornødne Forberedelser med Hensyn til Forsikringens Ordning var truffet fra Skibsrederens Side, forinden han traf Bestemmelse om Lovens Ikrafttræden.

Lovforslaget fik i Landstinget en særdeles gunstig Modtagelse og henvistes til et Udvalg paa 9 Medlemmer.

Begge den svenske Rigsdags Kamre har, i Følge „Kysten“, afslaaet Kapt. Wallenbergs Forslag om en fælles nordisk Sølovskomite.

Det norsk-svenske Konsulat i Kronstadt (Firmaet Hans Smith) meddeler, i Følge norske Blade, at en Trælasteksportør i St. Petersburg ved sine Agenter i Udlandet gør Propaganda for den i St. Petersburg under Bygning værende Havn for Trælastafskibning. I den Anledning tilraades Rederne at være forsigtige ved eventuelle Befragtninger fra St. Petersburg, da Havnen ikke paa langt nær er færdig og saaledes aldeles uden Bekvemmeligheder.

Alle de ældre Eksporthuse har ogsaa indset, at de for Tiden ikke kan tænke paa at forflytte deres Afskibninger fra Kronstadt. Der vil vist hengaa flere Aar, inden der kan blive Tale om den Ting.

At en Afskiber ekspederer et helt Fartøj, hører nu til Sjældenhederne. Det gælder derfor om, at Certepartiet udtrykkelig bestemmer, at hele Ladningen leveres i St. Petersburg og ikke stipulerer og/eller Kronstadt alene med Opgivelse af St. Petersburg og Eksporthuse som Afskibere.

Paa et Møde af Dampskibsredere i Bergen har samtlige Bergens Redere og Vestkystens Redere enstemmig vedtaget at slutte sig til de Minimalfragter, som blev vedtagne paa Mødet i Kjøbenhavn. Omtrent 50 Redere var til Stede.

## Nord- og Østersøfarten.

### Britiske Dampskibsrederes Møde i London.

Som vi meddelte i vort sidste Nummer, afholdt britiske Redere, interesserede i Farten paa Nord- og Østersøen og Hvidehavet, d. 14. ds. et Møde i London i Tilknytning til Kjøbenhavn Konferencen.

Mr. Thomas Cairns af Firmaet Cairns Noble & Co., Newcastle-on-Tyne, ledede Forhandlingerne ved Mødet, ved hvilket der var mødt et meget betydeligt Antal Redere og Mæglere. Efter at der var bleven oplæst en lang Række Skrivelser fra Firmaer, der ønskede at tilkendegive deres Tilslutning til Sæmmenslutningen, men var forhindrede i at lade sig repræsentere personligt, og efter at Beretning om Kjøbenhavn Konferencen var aflagt af de udsendte Delegerede, tog

Mr. Thomas Cairns Ordet og udtalte sin Glæde over, at saa mange Skibsmæglere havde givet Møde; Rederne erkendte alle, at Mæglerne under de for Haanden værende Forhold kunde yde Dampskibsrederne en værdifuld Støtte. Efter Konferencen var der gjort et betydeligt Stykke Arbejde, og paa Fastlandet havde man fuldt ud forstaaet at værdsætte hele den rejste Bevægelse, hvad der navnlig fremgik af et Brev, Taleren havde modtaget fra Konsul Joh. Hansen i Kjøbenhavn, dateret d. 10. Marts, og hvori udtales:

„Jeg vil bede Dem nævne, at de engelske Redere roligt kan føle sig overtydet om, at Bevægelsen vil blive i høj Grad støttet af alle Østersø-Redere. Jeg modtager hver Dag en betydelig Korrespondance vedrørende Spørgsmaalet om Minimums Raterne og ser heraf, at Stemningen blandt norske, svenske, tyske og danske Redere er lige saa stærk nu, som da De var her, og at Rederne er bestemt paa at føre Sagen igennem.“

Mr. Cairns gik derefter over til at berette om sine egne Erfaringer med Hensyn til den Modtagelse, som Sagen havde faaet i de skandinaviske Lande, og bemærkede, at det nu maatte være de engelske Rederes Sag at understøtte Bevægelsen. Man vilde lægge Mærke til, at den vedtagne Fragtskala kun betegnedes en Forøgelse af omtrent 10 pCt. af Fragtraterne for 1904. Hvad angik dens Virkning paa hele Handelssamkvemmet, saa maatte det erindres, at den beløb sig kun til omtrent 1½ pCt. af Værdien af Deals. Naar man erindrede, at denne lille Indrømmelse til Rederne betegnedes Forskellen mellem det at indsejle en meget ringe Fortjeneste og det at sejle med Tab, saa vilde man indse, at Redernes Forlangende var meget beskedent. Selv naar dette Skridt var foretaget, vilde det alligevel kun blive de Baade, der specielt var indrettede til Østersøfarten, der kunde tjene noget; de gamle Baade vilde ligesom hidtil ligge under i Konkurrencen. Taleren mente, at de vedtagne Rater forholds-mæssig set var ganske heldige; skulde der imidlertid blive opdaget nogen større Mangel ved dem, saa lod Fejlen sig let rette paa den kommende Conference.

Der var kun forløbet tre Uger siden Resultatet af Kjøbenhavn Konferencen blev forelagt Rederne i Almindelighed, og dog havde det allerede været i Stand til at standse den Nedgang i Fragterne, som maatte synes uundgaaelig, at dømme efter Aarets Begyndelse, som næsten kunde tyde paa, at 1905 skulde være blevet det hidtil daarligste Aar for Østersøfarten. Selv i de

Tilfælde, hvor der var bleven sluttet under Konference Raterne, var der bleven opnaaet mere, end man ellers kunde have ventet, fordi den usunde Konkurrence mellem Rederne indbyrdes i stor Udstrækning var bleven fjærnet. Hvad der her var sket, kunde man tage som et godt Varsel ikke alene for Østersømarkedet, men ogsaa for alle andre Markeder.

Om man blot havde Tilslutning af 50 eller 60 pCt. af den samlede Østersøtonnage, saa vilde dette være tilstrækkeligt til at sikre Resultatet; men i Virkeligheden var allerede nu 90 pCt. af Rederne med i Bevægelsen og fastholdt deres givne Ord loyalt. Man kunde næsten være ængstelig ved at antyde, hvad der under særegne Omstændigheder kunde lade sig udrette med 90 pCt., men Taleren vilde haabe, at Rederne vilde benytte den Magt, der laa heri, med saa megen Omtanke, at deres Handlinger vilde finde Billigelse baade hos Offentligheden og Købmændene. Et virkeligt Vidnesbyrd om Redernes Loyaltitet var det, at der, hvad Mæglerne kunde bevidne, ikke blev gjort nogen Forretning paa Markedet, men at Befragtninger rask væk blev afslaaet, og hvad der saaledes gjaldt om det engelske Marked, gjaldt i lige saa høj Grad om de øvrige Markeder, hvor der praktisk talt heller intet blev sluttet. Men naar man i den Grad kunde stole paa, at de udenlandske Kolleger opfyldte deres Forpligtelser, saa var det at støtte disse Anstregelser det mindste, som britiske Redere kunde gøre i denne Sag.

Det kunde ikke være andet, end at Ladningerne maatte hobe sig op, og hvis Købmændene var saa ukloge at lade dem hobe sig op lige indtil 14 Dage forinden f. o. w., saa var det sandsynligt, at de Redere, som holdt ud, vilde opnaa ikke blot de vedtagne Rater, men saa at sige enhver Rate, der blev forlangt. Det var en velkendt Sag, at Østersøfarten ikke længere beherskedes af britiske Redere; dertil var der solgt altfor mange Baade til Udlandet, uden at de var bleven erstattede, men naar Udlandet, som nu beherskede Markedet, optraadte med saa stor Fasthed i denne Sag, saa vilde det være en let Sag for Englænderne at følge efter.

Der havde næppe indenfor Dampskibsverdenen nogen- sinde været nogen Bevægelse, der kunde sidestilles med denne, og det havde da ogsaa været en Overraskelse for dem, der havde været med i Kjøbenhavn, at forefinde der 120 Mennesker af forskellig Nationalitet, der var kommet til Stede med den bestemte Hensigt at hidføre bedre Tilstande ikke blot, hvad selve Raterne angik, men ogsaa i hele det store Befragtningspørgsmaal. Om Mæglerne var der blevet sagt adskillige ufordelagtige Ord, hvoraf nogle maaske var fortjente og andre ufortjente; men som Skibsreder kunde man godt sige rent ud, at Mæglerne burde afholde sig fra at spekulere i Fragter paa egen Regning, idet de blot derved sidestillede sig med de Interesser, der søgte at holde Markedet nede. Naar alt kom til alt, var Mæglerne dog Agenter for Rederne, og det var derfor blot naturligt, at de stillede sig paa disses Side, ligesom Rederne samtidig burde holde sig for Øje, hvor meget Mæglerens Hjælp betød. Der var dog nu bedre Udsigt til Samvirken, end der nogensinde tidligere havde været, og Mæglerne vilde føle, at naar de holdt sig til det, der var vedtaget, saa kunde andre ikke komme og ødelægge Sagen ved at tilbyde billigere Tonnage.

De Folk, der hobede Lasterne op for dermed at kunne beherske Markedet, betegnede en direkte Udfordring til Redernes Interesser, og de maatte simpelthen imødegaaes ved Ophobning af Tonnage, hvad den foreliggende Plan da ogsaa gik ud paa. Det var ikke Meningen at søge at indskrænke Loven om Tilbud og Efterpørgsel, men de, der stod mellem Mægleren og Købmanden, maatte skaffes af Vejen.

Man burde takke Mæglerne, fordi de var kommet til Stede ved Mødet, og tilsige dem al den Støtte, som det var muligt at yde dem.

Sluttelig foreslog Mr. Cairns følgende Resolution.

„Dette Møde af britiske Skibsredere, interesserede i Farten paa Østersøen og Hvidehavet, antager herved Kjøbenhavn Konferencens Program og Minimums Fragtrater og indbyder alle Mæglerne indtrængende til Samarbejde; endvidere opfordres de britiske Delegerede til, med Ret til at supplere sig, at fungere som en Komite med det Formaal at klarlægge Sagen fuldstændigt for Redere i andre Egne af Landet.“

Mr. Cairns Foredrag blev gentagne Gange afbrudt af livligt Bifald fra alle Sider, og selve Sagen fandt i den efterfølgende Diskussion almindelig Tilslutning.

Efter at en Række Detailspørgsmaal havde været til Behandling, vedtoges den foreslaaede Resolution enstemmigt.

## Lodstvangen i Limfjorden.

Marineministeriet har, som vi erfarer, besluttet at fastsætte følgende ny Bestemmelser med Hensyn til Lodstvangen i de gravede Render i Limfjorden:

„Skibe, der er underkastede Lodstvang gennem de nævnte Render, maa give Signal for Lods ved Aalborg, Nibe eller Løgstør. Naar Skibsføreren paa Lodsens Forespørgsel erklærer, at han kun vil benytte dennes Hjælp i det eller de af Løbene, Skibet skal passere, skal der i Lodsbetaling kun erlægges Halvdelen af de takstmæssige Lodspenge for den paagældende hele Strækning, hvorimod der skal erlægges fulde Hjemrejsepenge. Lodspligtige Skibe, der først viser Lodssignal ved selve Løbets Begyndelse, er pligtige at erlægge fulde Lodspenge, selv om Lodsen ikke har kunnet komme til Stede, da der i saa Fald ikke, som paabudt i Lodslovens § 20, betimeligt er gjort Signal efter Lods. Skibe, der ikke er underkastede Lodstvang i de nævnte Løb, skal derimod erlægge fulde Lodspenge, selv om Lodsen kun er benyttet til Lodsning gennem et eller flere af Løbene.

Disse Bestemmelser træder i Kraft samtidig med de under Arbejde værende ny Lodstakster.“

Man venter almindeligt, at de ny Lodstakster vil medføre Nedgang i Lodsbetalingen i Limfjorden.

## Engelsk Sørretssag.

Den engelske Appelret genoptog d. 14. Marts Sammenstødsagen mellem Damptrawleren „Anson“ af Hull og Dampskibet „London“ af Kjøbenhavn (refereret i sidste Nummer af „Dansk Søfartstidende“) for at afgøre Spørgsmaalet om Sagens Omkostninger.

„Anson“ var ved Admiralitetsrettens Dom bleven kendt alene skyldig i Sammenstødet, men ved Appelretten, for hvilken „Ansons“ Rederi indankede Sagen, blev denne Dom kuldkastet, idet begge Skibe erklæredes skyldige. Paa dette Grundlag paastod nu Appellanten sig tilkendt Sagens Omkostninger for Appelretten, medens Modparten gjorde gældende, at den almindelige Retspraksis ved begge Domstole var, at hver af Parterne betalte sine egne Omkostninger, naar begge Skibe kendtes skyldige.

Ved Dommen afgjorde Appelretten Spørgsmaalet i Overensstemmelse med Appellantens Paastand under Henvisning til Overhusets Afgørelse i et ganske analogt Tilfælde, i hvilket saavel Admiralitetsretten som Appelretten havde erklæret den ene af Parterne alene skyldig, medens Overhuset havde erklæret begge skyldige.

## Metalskruer.

Det vil være af Interesse for Dampskibsredere, skriver „Norges Sjøfartstidende“, at se, hvorledes disse Skruer vinder mere og mere Indpas i den britiske Handelsmarine. Nogle Tal vil bedst vise dette.

Siden 1. Oktober i Fjor til 1. Februar i Aar (altsaa 4 Maaneder) har et Kompagni, Bulls Metal & Melloid Co. Ltd., Yoker near Glasgow, faaet ny Bestillinger paa Skruer til en samlet Vægt af c. 220 Tons, svarende til c. 220,000 Tons d. w. Dampskibstonnage.

Flere større Passagerskibe er indbefattet i denne Tonnage; men Hovedmassen repræsenteres af svære Lastdampere, 2 paa 10,000 Tons d. w. og en lang Række paa 6,000—8,000 Tons.

I og for sig lader Metalskruernes store Udbredelse sig let forklare ved den betydelige Fartforøgelse, som opnaas ved dem (gennemsnitlig  $\frac{1}{2}$  Knob), men ved Siden heraf er der ogsaa en anden Faktor, som spiller en Rolle, nemlig at det bliver mere og mere almindeligt, at de store Lastdampere vælger Kap-Ruten i Stedet for Suezkanalen paa Rejser til Østen, ikke alene fra Amerika til Australien, Kina og Japan, men endog fra britiske Havne til Ostindien. Ofte gaar Skibene direkte uden at kulle paa Vejen, og Betydningen af en ekstra  $\frac{1}{2}$  Knobs Fart med samme Kulforbrug, — eller tilsvarende 15 pCt. Kulbesparelse med den gamle Fart, — er under disse Omstændigheder indlysende.

Den Fartforøgelse, som Metalskruer viser, er imidlertid saa almindelig anerkendt, at der ikke behøves at føres ny Beviser herfor; men deres Betydning i Forbindelse med Formindskelsen af Akselbrud er i den sidste Tid bleven slaaende bevist ved flere Eksempler, hvoraf vi skal nævne et Par.

„Balmoral“ (6,500 Tons d. w.) af Glasgow, bygget i 1896, havde 3 Akselbrud inden 1901, som medførte et Totaltab for Assurandøren af £ c. 6,000 og for Ejerne af £ c. 2,000. Skibets Jærnskrue byttedes i Januar 1901 med en Bulls Metalskrue, der gav en betydelig forøget Fart, medens Akselbruddene samtidig ophørte.

„Vala“ (J. T. Salvesen & Co.) fik i 1894 en Bulls Metalskrue, der arbejder lige saa godt nu som den første Dag til Trods for to betydelige Kollisioner. Søsterskibet „Vina“, bygget samme Aar, havde derimod Jærnskrue og brækkede fem af denne Art paa ni Aar og indbugseredes nu i December paany med brækket Aksel og Tab af Skrue — altsaa seks Jærnskruer og to Aksler paa ti Aar. Skibet faar nu Metalskrue.

I den norske Dampskibsflaade findes c. 50 Baade med Bulls Metalskruer, hvoraf ikke mindre end syv tilhørende en og samme Linje.

Vi er af den bestemte Formening, tilføjer Bladet, at det maa være god Økonomi at følge de britiske Rederes Eksempel og anskaffe Metalskruer, og vi kender mange Eksempler paa, at Baade med saadanne lettere befragtes i Timecharter og opnaar bedre Betingelser end Dampskibe med Jærnskruer.

## Fragtmarkedet.

Medens Kulfragterne fra England, Skotland og Wales viser en bedre Tendens og til Middelhavet endog er stegne yderligere i Ugens Løb, er der for de hjemgaende Markeders Vedkommende desværre ikke den ringeste Bedring at konstatere. Dampere udbydes alle Vegne til Overflod, og det vilde være Synd at sige andet, end at Befragterne benytter sig af Lejligheden til at sikre sig billig Tonnage. De kan i mange Tilfælde byde næsten, hvad de vil for Baade, som ude omkring er løbne prompte, og det akcepteres, thi Baaden skal have en Fragt, og der er maaske overhovedet intet andet at faa, men kommer der et eller andet Sted en Fragt i Markedet, som blot er lidt bedre end de almindelige, og som kan give et beskedent Overskud, vil det ikke være længe, inden en hel Del Dampere er ude om den, og undertiden er Følgen heraf, at Befragteren faar en Baad til en billigere Fragt, end han oprindeligt havde tænkt sig. Foranstaaende refererer sig kun til nogenlunde prompt Lastning, hvorimod det for senere Terminer maa siges til Redernes Ros, at de gennemgaaende afholder sig fra at slutte forud, med mindre da, at der kan være nogen reel Fordel derved, men den Slags Tilfælde er desværre kun sjældne for Tiden. Med Hensyn til Østersøfragterne, da er det af umaadelig Betydning, at de engelske Redere paa det for nylig i London afholdte Møde enstemmigt sluttede sig til Kjøbenhavner Konferencens Program, og om der end fra Købmændenes Side, navnlig de engelske, er Røster fremme om, at Konventionen umuligt vil kunne overholdes, saa bør man dog ikke tillægge dette nogen Betydning; thi Rederne er i det foreliggende Tilfælde virkelig sjældent enige, og vi har i den seneste Tid gentagne Gange set Eksempler paa, at Fragter ved Redernes Udholdenhed er blevne arbejdede op til og over Minimumsfragterne; at der i nogle Tilfælde akcepteres mindre, kan jo desværre ikke helt undgaas, men samtidig maa det siges, at langt den overvejende Del af de Redere, som er interesserede i Østersø- og Hvidehavsfarten, fuldt ud overholder Fragterne, hvilket er saa meget lettere, som de allerede for en stor Del har dækket sig, medens paa den anden Side ny Laster stadig kommer i Markedet, og holder Rederne blot standhaftigt ud til hen paa Sommeren, skal det nok vise sig, at de vil faa Overtaget.

Det østlige Marked er flovt, og i Mangel af Fragter hjemefter er adskillige Baade blevne placerede i lokal Fart, navnlig med Kul fra Calcutta til jævnt faldende Rater. Bombay har igen sluttet pr. Marts til 14/6 à 14/9 udsøgt Havn, men Kurrachee tager ingen Baade. Rispladserne er lavere; til Evropa sluttet næsten intet, og til Japan betales kun 9/ én, 9/6 to Havne. For Palmekærner fra Madraskysten til Marseille betales 22/6.

Sortehavet viser meget ringe Liv. Selv til de nu opnaaelige lave Rater er det vanskeligt at placere Tonnage, og Donauens Genaabning har ikke hjulpet paa Forholdene. „Berth“-Raten fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn er 6/9, som ogsaa nominelt noteres fra Sulina. Begæret for mindre Baade er ligeledes ringe, og der faas næppe over 7/3 N. C. Azoff er stille; sidst betalte Rate er 9/ „any“, 9/6 Hamburg for en 5,000 Tons Baad pr. Maj. For Salt fra Eupatoria til Reval betales 10/ pr. 1/15. April.

Middelhavet har atter sluttet et ret anseligt Antal Dampere for Erts, men Raterne er tarvelige. Der betales 6/7 $\frac{1}{2}$  Ergasteria/Rotterdam, 6/6 Middlesbro, 5/7 $\frac{1}{2}$  Porman/Stockton, 7/3 Huelva/Antwerpen, 5/6 à 5/7 $\frac{1}{2}$  Aguilas eller Almeria/Middlesbro. For Fosfat sluttedes til 6/ Bona/Rotterdam, og samme Rate betales for Salt fra Cadiz til St. John. I Aleksandria ligger Markedet særdeles flovt, og for Bomuldsfrø har der været sluttet til 5/ Hull, 5/6 London. Ertsraterne fra Bilbao er om-

trent uforandrede paa Basis af  $4/4\frac{1}{2}$  à  $4/6$  Middlesbro,  $4/9$  à  $4/10\frac{1}{2}$ , Rotterdam.

Nordamerika har fragtet jævnt stille, og der er ingen nævneværdige Forandringer indtraadt. Korn- og Bomuldslaster er der yderst faa af, derimod noteres lidt flere Ordre fra Kanada, og der betales bl. a.  $37/6$  Cape Tormentine/Englands Vestkyst,  $40/$  Miramichi/Glasgow. Fra Wilmington betales  $22/6$  for et Par Marts/April Baade til Liverpool eller Bremen. Golfen noteres en Del Tømmerfragter til uforandrede Fragter, og paa Netto Charter kan faas  $10/$  pr. Marts/April til U. K. eller Kontinentet. Fra Fernandina til Stettin betales  $14/$  for Fosfat.

La Plata Markedet er svagt for prompt Lastning, og helt ned til  $15/3$  akcepteredes fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Maj/Juni er der en Del Begær til  $17/$  à  $17/6$  for „handy“ Tonnage. I Bahia Blanca er der lang Tørn, da der ligger mange Dampere, som venter paa at blive tillastede. Et Par Marts Baade sluttedes til  $16/$  à  $16/6$  med Tørn limiteret til 8 Dage.

Østersømarkedet er stadig yderst flovt for prompt Lastning. Det skorter svært paa Ladninger, selv til de allertarveligste Fragter, og flere Dampere, som har været inde i Østersøen med Kullaster, er blevne dirigerede tilbage til England eller Skotland. Reval noteres kun  $10\frac{1}{2}$  d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frs.  $17$  Hør Durkerque eller Ghent. Riga er meget stille paa Basis af 9 d. pr. Havrequarter til London,  $10\frac{1}{2}$  d. Antwerpen, medens der for Trælaster noteres betydeligt under Konference Fragterne. Windau har næsten intet at byde paa, og fra Libau betales kun  $8\frac{1}{2}$  d. Havre til London eller Rotterdam, Mark 5 pr. Ton til Hamburg. De tyske Pladser viser heller ingen Aktivitet. Fra Kønigsberg noteres  $1/1\frac{1}{2}$  Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam.

Kulfragterne er, som omtalt, lidt højere til Middelhavet, men i andre Retninger er der ingen Bedring. Kun synes der at komme lidt flere Laster til Østersøen, men Raterne viser endnu ingen Opgang, da der udbydes saa rigelig Tonnage. Fra Østkysten er der sidst betalt  $3/7\frac{1}{2}$  à  $3/10\frac{1}{2}$  Kjøbenhavn eller Aarhus,  $4/$  Aalborg, Assens eller Nakskov ( $10/1,200$  Tons),  $3/7\frac{1}{2}$  à  $4/$  Swinemünde eller Neufahrwasser,  $3/10\frac{1}{2}$  Riga,  $5/6$  Oporto,  $6/9$  à  $6/10\frac{1}{2}$  Genua eller Marseille,  $6/9$  Barcelona,  $7/3$  Palermo eller Toulon,  $8/3$  Venedig. Fra Cardiff er der sluttet til  $4/9$  Stettin,  $4/$  à  $4/3$  Hamburg,  $4/9$  Lissabon,  $7/$  Genua, Frs.  $7\frac{1}{4}$  à  $7\frac{1}{2}$  Algier,  $8$  à  $8\frac{1}{4}$  Marseille,  $6/9$  Konstantinopel,  $7/$  Aleksandria,  $6/6$  Port Said,  $8/4\frac{1}{2}$  Colombo,  $5/9$  à  $6/$  Las Palmas eller Tenerifa,  $7/3$  à  $7/6$  La Plata (nedre Havne),  $7/9$  Rosario.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet staar Fragtmarkedet nærmest uforandret; foruden som tidligere noteret, udbydes der nu Nordmaling/Scarborough  $32/$  à  $32/6$ , Sundsvall/Hull  $23/$ , alt Splitved, Uleåborg/Bridgewater, Db.  $37/6$  à  $40/$ , Narva/Hull eller Grimsby  $21/6$ .

ab Kønigsberg er det flovere; der noteres nu  $14$  à  $15$  Mark til Danmark/Sydsverrig, og for et større Skib kunde man i sidste Uge ikke offerere Returfragt samtidig med Nedlast.

ab Stolpmünde er sluttet baade prompt og pr. April  $4$  Mark for Rug til Sydsverrig; for et prompt Skib vil mulig  $4\frac{1}{4}$  Mark kunne opnaas, men for senere Af-skibning erholdes næppe over  $4$  Mark.

ab Rügenwalde skal være sluttet til Sundhavn Rug  $3\frac{3}{4}$  Mark og  $4$  Mark, fra denne Plads foreligger ellers intet.

ab Colberg noteres nogle faa smaa Rugladninger til Danmark  $4$  Mark.

ab Stettin staar det godt; der skrives derfra, at der ventes at kunne opnaas  $85$  à  $90$  Pf. for Cement til danske Havne; endvidere noteres der til Kalmar Olje-

kager  $5$  Mark og Rug til Danmark, Sydsverrig  $4\frac{1}{2}$  à  $5$  Mark.

ab Halmstad, Lübeck  $3$  Mark resp.  $3\frac{1}{2}$  Mark, Stralsund Skærver (fra Kysten)  $4$  Mark, danske Havne  $7$  à  $7\frac{1}{2}$  Øre pr. Kbfd., til Firth of Forth  $13/$ . Tyne eller Hartlepool  $13/6$  Kortprops, til Kristiania, Drammen  $50$  Øre pr. S. Mel.

ab Kjøbenhavn er sluttet til Stettin (Ammoniak)  $3\frac{1}{4}$  Mark, til Rudkjøbing  $13$  Øre, Sydsverrig  $15/16$  Øre, Rønne  $14/15$  Øre, Stralsund  $3$  Mark, alt Majs; der udbydes endvidere til Sydsverrig, Nykjøbing Falster samt andre danske Havne, til Tyskland er det derimod knapt. ab Archangel, Bridgewater dock Db.  $45/$  à  $47/6$ .

## Generalforsamlinger.

### Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører A. Damm.

Formanden, Grosserer Melchior, bad Generalforsamlingen mindes afdøde Grosserer Jacob Holmblad, der altid havde været et meget virksomt Medlem af Bestyrelsen. Generalforsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Forretningsføreren, Kaptajn O. Hecksher, aflagde Beretning for det forløbne Aar og omtalte forskellige af de største Bjærgninger, der var udførte i Aarets Løb. Af disse kan nævnes: Bjærgningen af Dampskibene „Oscar II“, „Ness“, „Maria“, „Diana“, „Petersburg“, „Sirius“ og Torpedobaaden „Havhesten“.

Formanden i Bestyrelsen, Grosserer Carl H. Melchior, fremlagde Driftsregnskabet. Indtægten var Kr. 1,439,457.11, Overskudet Kr. 314,295.07. Til Reservefondet henlagdes Kr. 50,000, til Pensions- og Understøttelsesfondet Kr. 15,000, til Afskrivninger anvendtes Kr. 120,000, som Udbytte fordeltes Kr. 120,000 (10 %) og i ny Regning overførtes Kr. 5,057.70.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Kammerherre Edv. Suenson, og i afdøde Fabrikejer Jacob Holmblads Sted valgtes Etatsraad F. V. Blom.

Revisorerne, Kontorchef Ad. Carlsen og Direktør A. Normann, genvalgtes.

### Dampskibsselskabet „Helmdal“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktør Martin Carl aflagde Beretning:

Beretningen for 1904 er desværre en Fortsættelse af Beretningerne for Aarene 1902 og 1903, hvor der blev meddelt, at Fragterne i disse Aar havde været lavere end nogensinde tidligere.

Ved Siden af de usle Fragter har Ekspeditionerne i de forskellige Havne været saa langsomme, at en Rundrejse paa Nord- og Østersøen i 1904 som oftest tog en Uge længere Tid end for nogle Aar tilbage, og naar disse vanskelige Forhold tages i Betragtning, maa Resultatet af Selskabets Virksomhed vistnok anses for forholdsvis tilfredsstillende.

Skibene har sejlet paa Middelhavet i Vintermaanederne og forøvrigt været i Fart paa Nord- og Østersøen.

Vi har ingen større Havarier haft, men Dampskibet „Kamma“ har gennemgaaet Lloyds Survey, og Udgifterne herved i Forbindelse med flere mindre Havarier og Reparationer beleber sig til Kr. 41,766.19, der er afholdt af Reservefondten.

Selskabets to ny Skibe, „Simone“ og „Jeanne“, kom i Fart i Maj og Juni og har i alle Henseender opfyldt de Forventninger, der var stillet til dem.

I Følge Regnskabet bliver Overskudet for 1904 Kr. 193,043.50, heri indbefattet Saldo fra 1903, Kr. 7,193.85.

Bestyrelsen foreslaar, at der heraf bliver udbetalt et Udbytte af 5 %, og at der henlægges Kr. 90,000 til Reservefond. Efter at Administrationsudgifter, Renter og øvrige Udgifter er afholdte, bliver der en Saldo af Kr. 5,287.53 at overføre til 1905.

Af Regnskabets Enkeltheder kan anføres, at Selskabets 8 Skibe i alt har indsejlet et Overskud paa Kr. 175,849.65; desuden er der indvunden 5 % i Udbytte af 200 Aktier i Dampskibsselskabet „Harriet“ = 10,000 Kr. „Harriet“ ejer Dampskibene „Harriet“ og „Dagny“, der sejler under norsk Flag, og dets Reservefond var ved Udgangen af 1904 Kr. 115,233, medens de to Skibe, byggede i 1899 og 1901, har kostet Kr. 800,313.

Selskabets øvrige Skibe er bogført for Kr. 2,397,845.72, og Reservefondens er i alt Kr. 867,514.83. Prioritetsgælden er Kr. 600,000.

En Oversigt over Selskabets 10-aarige Virksomhed siden dets Stiftelse i 1895 viser, at Aktiekapitalen er vokset fra Kr. 120,000 til dens nuværende Størrelse Kr. 1,250,000. I Udbytte er der i alt for 10 Aar udbetalt 83 % = Kr. 736,100 eller gennemsnitlig pr. Aar 8,3 %. Til Reservefondens henlagdes det første Aar c. Kr. 15,000, medens den største Henlæggelse var Kr. 250,000 i Aaret 1900. I alt er i de 10 Aar henlagt Kr. 1,079,669, medens der til Surveys og Reparationer er medgaaet Kr. 212,154.

Generalforsamlingen genvalgte Kapt. A. V. Knudsen til Kommitteret og genvalgte ligeledes Revisorerne.

#### Det Helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt ordinær Generalforsamling. Departementschef Andersen dirigerede. Forretningsføreren, Konsul H. C. Nyholm, aflagde Beretning.

Den Nedgang i Fragtforholdene, som allerede begyndte i Efteraaret 1901, er fortsat i de mellemliggende Aar, og Aaret 1904 har været det værste af alle. Viste der sig endogsaa en Bedring i en enkelt Retning, som f. Eks. i Kulfragterne til Middelhavet, saa ophævedes dog Virkningen heraf ved de daarlige Returfragter og med de evindelige Arbejdsuroligheder, Strjeker, og deraf følgende forhøjede Udgifter og lange Ophold. I næsten alle de Havne, som Selskabets Baade har besejlet, har det været umuligt at opsejle noget Udbytte til Aktionærerne.

For indeværende Aar er Udsigterne heller ikke videre lovende, navnlig saa længe den østasiatiske Krig varer, men ved en eventuel Fredsslutning er der Sandsynlighed for, at Fragtforholdene vil bedres, idet Krigen hidtil har virket og fremdeles virker forstyrrende paa Eksporten fra de russiske Havne.

Selskabets Baade har været beskæftiget i Østersø- og Nordseefart samt Middelhavet og Sortehavet, fornemmelig i Efteraars- og Vintermaanederne.

Taleren gav en Oversigt over Regnskabet, der viste et Overskud af Kr. 10,701.

Direktør P. Brown genvalgtes til Kommitteret.

#### Dampskibsselskabet „Torm“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Grosserer J. Salomon dirigerede og Forretningsføreren Kaptajn D. Torm aflagde Beretning og Regnskab.

Det forløbne Aar havde ikke været gunstigt for Selskabet paa Grund af de langsomme Ekspeditioner og daarlige Fragter og hertil kom de store Udgifter til Dampskibet „Hermia“s 12-aarige Eftersyn. Det var ikke muligt at sige noget om, hvad Fremtiden vilde bringe. Der var henlagt Kr. 15,000 til Reservefondet og indfriet Laan til Beløb Kr. 5,000, men Selskabet gav intet Udbytte i Aar.

Til Bestyrelsen genvalgtes Havnemester Bonde og Kapt. Schmiegelow. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

#### Dampskibsselskabet „Nauta“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Kaptajn D. Torm, aflagde Aarsberetningen og fremlagde Regnskabet. Skibet har givet et Overskud af Kr. 18 158; til Reservefondet henlægges Kr. 8,040, og Aktieudbyttet bliver 9 %, Kr. 9,045. Skibet er købt for Kr. 126,500 og staar bogført for Kr. 100,000, samme Beløb som Aktiekapitalen, Reservefondens er efter Henlæggelsen Kr. 14,080. „Nauta“ sejler, som Tilfældet har været de sidste Par Aar, i fast Maanedsfart mellem Kiel og England. Naar Udbyttet i Aar er blevet saa stort, har den Omstændighed, at i Modsætning til forrige Aar, ingen Reparationer har været nødvendige, været medvirkende. Skibet sejler endnu i den samme Maanedsfart.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Grosserer Rud. Schröder og Havnemester Bonde.

#### Dampskibsselskabet „Cimbria“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Dyrhaug dirigerede.

Forretningsføreren, Grosserer Hans Christensen, gav en Oversigt over Aarsvirksomheden. Skibene har væsentlig været i Fart i Nord-Østersøen. To af Skibene har haft Havarier, hvilke har medført Reparationer, som i en Maanedstid har forhindret Skibene i at sejle og saaledes i at bidrage til Aarsresultatet.

Paa Bestyrelsens Vegne gav Grosserer P. Madsen en Oversigt over Regnskabet. De 4 Skibe havde opsejlet et Overskud paa tilsammen Kr. 95,000. Der udbetaltes et Aktieudbytte af 2½ % og henlægges de statutmæssige 5 % af Aktiekapitalen til Reservefondens eller Kr. 30,000. Til næste Aar overføres Kr. 381.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Theodor Lund.

#### Dampskibsselskabet „Fiona“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Hans Christensen aflagde Aarsberetning. Af Skibene, der væsentlig har været i Fragtfart i Nord-Østersøen, har „G. Koch“ haft et meget stort Havari, hvis Reparationsvirkninger strakte sig fra 8. Marts til 27. August, saa at denne Baad i Aarets bedste Tid var forhindret i at yde noget Bidrag til Aarsoverskudet. To andre af Skibene har ogsaa haft Havarier, hvilket ligeledes bidrog til at formindske Aarsfortjenesten.

Bestyrelsens Formand, Grosserer C. Madsen gav derefter en Oversigt over Regnskabet. De tre Skibe har tilsammen givet et Overskud af c. Kr. 31,500, men Aaret ender, efter at samtlige Udgifter er fradragne, med et Underskud paa c. Kr. 7,000. Aktiekapitalen er Kr. 600,000, Obligationsgælden Kr. 285,000, diverse Kreditorer c. Kr. 453,000. Reservefondens er Kr. 10,600.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Noget Bestyrelsesvalg fandt ikke Sted.

Revisorerne genvalgtes.

#### Dampskibsselskabet „Vendila“

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Hans Christensen, aflagde Aarsberetningen. Skibene har hovedsagelig været i Fart i Nord- og Østersøen, i Vintertiden delvis i Middelhavet og ved Afrikas Vestkyst. De lave Fragter har kun tilladt, at der henlægges de statutmæssige 5 % til Reservefondens, men der kan intet Udbytte udbetales.

Bestyrelsens Formand, Grosserer P. Madsen, gav dernæst en Oversigt over Regnskabet. Det fremgaar heraf, at de 3 Skibe har givet et samlet Overskud af c. Kr. 62,000, at der til Reservefondet henlægges Kr. 30,000, og at der til næste Aar overføres Kr. 189. Aktiekapitalen udgør Kr.



600,000, Obligationsgælden Kr. 80,000, Reservefonden Kr. 97,114, efter at der for Havarier fragaar Kr. c. 5,000. Selskabets 3 Skibe er bogført for Kr. 1,122,773.91.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Kaptajn S. N. Pii.

#### Dampskibsselskabet „Danmark“

har afholdt ordinær Generalforsamling under Ledelse af Direktør S. Bülow.

Forretningsføreren, Grosserer Sonne, aflagde Beretning. Aaret 1904 havde været et sørgeligt Aar for Skibsfarten. Man havde troet, at det daarlige havde naaet sit Højdepunkt i 1903; men i 1904 havde Fragterne været om muligt endnu daarligere. Andre Forhold havde ogsaa indvirket uheldigt i Aarets Løb, saaledes havde et af Skibene været 6 Uger indfrosset i Riga, og et andet Skib havde haft saa mange Ophold, at det kun fik gjort 4 Rejser i 1904 imod 5 det foregaaende Aar. I Efteraaret havde man ogsaa lidt ved den daarlige Varetransport i Rusland, der skyldtes Krigen, dette gjaldt særlig i Libau. Tidligere Krige havde hjulpet Skibsfarten, denne virkede deprimerende paa Fragterne i deres Helhed.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angik, da mindede Taleren om den afholdte Rederikongres, der forhaabentlig vilde bidrage til at hæve Fragterne.

Det ny Skib, opkaldt efter Niels R. Finsen, var afleveret i April og havde vist sig at være godt.

Formanden for de Kommitterede, Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, fremlagde Regnskabet med Bemærkning, at der selvfølgelig ikke kunde gives Udbytte i dette daarlige Aar. Brutto Fragten havde været Kr. 996,170 og Skibenes Udgifter Kr. 948,960, saaledes at samtlige Skibes Overskud kun blev Kr. 47,210. Til Reservefonden henlagdes Kr. 9,848.06, saa at den nu, efter Fradrag af Havarier Kr. 16,000, er Kr. 66,052.04. Skibene er bogførte for Kr. 2,012,912.12. Fonden for egen Assurancerisiko er Kr. 46,661.06.

Det var endnu ikke lykkedes at faa afhændet et af Selskabets 7 Skibe, hvad man jo havde faaet Bemyndigelse til, men man havde endnu ikke faaet den Pris, der forlangtes. Taleren takkede Forretningsføreren, der, skønt han var berettiget til at tage 1,500 Kr. fra hvert Skib, kun havde berregnet sit Honorar efter 6 Skibe.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Højesteretssagfører Jensen genvalgte som Kommitteret.

#### Fanø Bombebøsse.

Denne Stiftelse blev oprettet i Aaret 1874. Ved aarlige Bidrag af dens Medlemmer, Bøder fra paa Øen hjemmehørende Skibe og „Bøsser“ paa disse har Bombebøssen samlet sig en Formue af c. Kr. 6,350. Desuden har den i en Række af Aar uddelt flere Hundrede Kr. til gamle og trængende Sømænd paa Øen. Uddelingen finder hvert Aar til Julen. I 1904 uddeltes der Kr. 370 til 22 Sømænd i Nordby og Kr. 29 til 7 i Sønderho.

I forrige Maaned afholdt Bombebøssen sin aarlige Generalforsamling. Formanden, Overlærer Holger Poulsen, der tilligemed Skibsreder C. H. Nielsen har haft Sæde i Styrelsen lige siden Bombebøssens Stiftelse, oplæste det nedenfor anførte, reviderede Regnskab for 1904, der enstemmigt godkendtes.

De efter Tur fratrædende Styrelsesmedlemmer, Skibsrederne P. N. Harbye og P. N. Winther samt Formanden, genvalgte tilligemed Revisorerne.

Bombebøssens Indtægter har i Aaret 1904 været: Indestaaende i Fanø Sparekasse ved Aarets Begyndelse Kr. 1,439.29, Bøder fra 5 Skibe Kr. 262.94, Afdrag paa Prioritetslaan Kr. 315.46, indvundne Renter Kr. 251.30. Ialt en Indtægt af Kr. 2,268.99.

Som Udgifter er i Regnskabet opført følgende Poster: Understøttelser i Henhold til Lovenes § 5 Kr. 399.00, Skyld til Regnskabsføreren Kr. 5.53, Avertissementsregning Kr. 5.00,

Administration m. m. Kr. 35.00, indestaaende i Fanø Sparekasse ved Aarets Slutning Kr. 1,769.90, Kassebeholdning Kr. 54.56. Ialt Udgift Kr. 2,268.99.

Bombebøssens Status. Den 31. Decbr. 1904 ejede Bombebøssen: Udlaan i Følge Obligationer Kr. 4,525.26, indestaaende i Sparekassen Kr. 1,769.90, kontant Kassebeholdning Kr. 54.56, er = Kr. 6,349.72. Ved Begyndelsen af Aaret ejede den Kr. 6,269.58. Fremgang: Kr. 80.14.

Af Bombebøssens Formue ejer: Nordby Kr. 5,631.78, Sønderho 717.94. Grundfonden er Kr. 6,000.00 og Reservefond Kr. 349.72.

#### Sønderho Understøttelsesforening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Kaptajn Søren A. Sørensen, fremlagde Regnskabet, hvoraf fremgaaer, at i Kontingent, Gaver samt Renter og Afdrag af Obligationer er indgaaet Kr. 1,661.29, og at der i Understøttelse til 37 Medlemmer er udbetalt Kr. 458, Administrationsudgifter er opført med Kr. 52.75, og Regnskabet balancerer med Kr. 3,972.52. Foreningens Formue udgør Kr. 10,448.77 mod Kr. 10,381.73 i Fjor; der er altsaa en Fremgang af Kr. 67.04. Medlemsantallet er for Tiden henved 120. Nogle Lovændringer, der var bragt i Forslag forrige Aar, vedtoges, og med Hensyn til nogle Restancer blev det overladt til Bestyrelsen at træffe en endelig Afgørelse.

#### Sønderho Enkekasse

paa Fanø har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Kassereren, Skibsreder Søren A. Fischer, oplæste det reviderede Regnskab, som derefter godkendtes. Indtægten ved Kontingenter har i afvigte Aar udgjort Kr. 1,784, Afdrag paa Udlaan samt Renteindbetalinger er Kr. 4,307.47. Nettoudbyttet af Basar gav Kr. 498.75. Gaver er indkomne fra H. Christiansen Kr. 16, Thomas Hansen Kr. 40, H. L. Meinert Kr. 7, A. Dahl, Liverpool Kr. 50, Knøhr & Buchard Nachf. Kr. 50, Bryllupsgaver m. m. Kr. 37.50, endvidere har Indskud i Fanø Sparekasse og Esbjerg-Fanø Bank bragt en Renteindtægt stor Kr. 255.44. I Regnskabsaaret er til 45 Enker i Understøttelser udbetalt Kr. 3,991.50. Administrationsudgifter er Kr. 81. Kassebeholdningen er Kr. 18.58.

Foreningens Formue udgjorde til at begynde med i Regnskabsaaret Kr. 31,600, derunder medregnet Kr. 3,482 i den fallerede Vestj. Landmandsbank; ved Regnskabets Slutning er Formuen Kr. 31,114.51, der er saaledes en Tilbagegang af Kr. 486.02. Foranlediget ved denne Tilbagegang blev der fremsat Forslag om, at Understøttelsen til Enker nedsættes. Et Udvalg paa 6 Medlemmer valgtes til sammen med Bestyrelsen ved næste Generalforsamling at fremsætte en Norm for Enkers aarlige Understøttelse i Forhold til Kassens Formue. Til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afd. Skibsfører Jes Mikkelsen valgtes fhv. Skibsfører H. Thomsen.

#### Kolding Semandforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Havnefoged Jordahn, oplæste Forhandlingsprotokollen for det forløbne Aar, samt Regnskabet, som viste en Kassebeholdning af Kr. 7,530.22. Til trængende Enker og Søfolk var i det forløbne Aar uddelt Kr. 255. Foreningen tæller 88 aktive Medlemmer, hvoraf 7 er fri for Kontingent af Hensyn til Alder.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte C. B. B. Strandbye og R. R. Holm, Strandhuse, og i Stedet for Kaptajn J. P. Hansen og Kaptajn Chr. Mortensen, der begge nægtede at modtage Genvalg efter at have været i Bestyrelsen i 15 Aar, valgtes henholdsvis Kaptajn M. Thomsen og Kaptajn A. Sørensen, Strandhuse.

Formanden takkede de afgaaede Bestyrelsesmedlemmer for deres lange Virksomhed.

## Nyt Sømmandshjem i Kjøbenhavn.

Vi har modtaget nedenstaaende Opraab:

For kort Tiden siden har „Foreningen for Mission blandt Søfolk i Kjøbenhavn“ købt Ejendommen Nyhavn 24, Hjørnet af Holbergsgade, for efter Nedrivning at rejse paa den Grund en Bygning for Søfolk. Bethelskibet med Læsestuer og Mødesal har jo i mange Aar trængt til en Afløser, og der er nu Udsigt til, at dets Dage snart er talte, dels paa Grund af Planerne om Kongens Nytorvs Omregulering, dels paa Grund af Skibets Uduelighed baade som Skib og Lokale. Derfor tænker vi os paa dette udmærkede Sømmandsstrøg at rejse en Bygning, i hvilken Søfolkene, der, ved ikke her i Byen at have Hjem eller Familie at ty til, ofte er udsatte for Fristelser fra Menneskers Side, som kun tænker paa at udbytte dem, kan finde et hjemligt og hyggeligt Sted, hvor de kan samles, i Stedet for at være henviste til Værts-husene og det daarlige Gadeliv. Vi har da i Sinde at rejse et Hus, der kan være Sømændenes fra Kælder til Kvist, hvor der kan blive Plads til c. 50 Senge, et Hus hvor baade Officerer og Mandskab kan bo og færdes, og hvor der kan blive en stor, tidssvarende Læsesal, aaben hele Dagen, Skrivestue, Foredragssale, Bibliotek, Sløjdrum til Beskæftigelse for hyreløse, Baderum, Afholdsrestauration, Kogeskole for Skibsdrenge o. s. v., o. s. v., for derigennem at danne et Centrum i den indre By for Sømmandsinteresser, baade timeligt og aandeligt.

Købet af den gamle Ejendom og Indretningen af den ny vil beløbe sig til c. 130,000 Kr., og da vi ikke selv vil kunne rejse den Sum, der, naar Prioriteter og lign. trækkes fra, bliver tilbage, c. 50,000 Kr., henvender vi os herved til den store Del af Offentligheden, der er interesseret i vor Sømmandsstands Vel og Fremgang, og beder indtrængende om Støtte og Gaver til at kunne faa rejst et kristeligt Sømmandshus passende til vor Hovedstads Tarv.

Hans kongelige Højhed Prins Valdemar, der i mange Aar har været Protektor for Bethelskibet, har vist Gerningen den Ære at overtage Protektoratet for den ny Bygning.

Bidrag modtages med Tak paa Sømmandsmissionens Kontor, Fredericiagade 12, Kbhv., K., aabent 10—12 og 5—6, saa vel som af os undertegnede.

Kjøbenhavn, i Januar 1905.

I Bestyrelsen for „Foreningen for Mission blandt Søfolk i Kjøbenhavn“:

C. Asschenfeldt Hansen, Sognepræst, Nørre-Nissum, Formand. Holstein Holsteinborg, Lensgreve, Holsteinborg, Rude. A. Kastrup, Sognepræst, Gjellerup, Herning. H. P. Møllerup, Præst ved St. Jakobs Kirke, Kjøbenhavn. D. C. Prior, Præst ved vor Frue Kirke, Kjøbenhavn, Æresmedlem. Niels Andersen, Sømmandsmissionær Sæby. Frederik Estrup, Sømmandsmissionær, N. Frihavnsvej 93, Kbh. Ø. E. Eil-schou Holm, Præst ved Garnisons Kirke, Fredericiagade 12<sup>2</sup>, Kbh. K., Foreningens Sekretær. Poul Nielsen, Sømmandsmissionær, Adr. Bethelskibet, Kbh. K.

## Fra Sø og Land.

Femmasteren „Preussen“ af Hamburg har i Løbet af mindre end et Aar udført to Rejser mellem Hamburg og Vestkysten af Sydamerika. Skibet afgik 1. Marts 1904 fra

Hamburg og ankom 5. Maj til Tocopilla, hvor Ballasten, 2,200 Tons, lossedes, og 8,000 Tons Salpeter indtoges. Den 18. Maj afgik Skibet til Hamburg, hvor det ankom 12. August; efter at Lasten var losset og 2,200 Tons Ballast taget om Bord, afsejlede Skibet atter 6. Septbr. til Iquique, ankom dertil 12. Novbr., lossede Ballasten og indtog atter en Ladning Salpeter, afsejlede fra Iquique 22. Novbr. og ankom til Hamburg 4. Februar. Den 21. Februar var Skibet udlosset. Til disse to Rejser er brugt 357 Dage. Paa Rejserne udbruges respektive 65 og 67 Dage og hjem 72 og 73 Dage.

Fra Hr. H. Jacobsen, Vestervoldgade 109, har vi modtaget et smukt illustreret Katalog over „Wolwerine“ Gasoline Baad-Motorer. Det fremgaar af dette, at „Wolwerine“ Motoren har vundet ikke ringe Indgang her i Landet.

Kaptajn Christensen, 3-m. Sk. „Eos“, som i Vinter udførte en kæk Daad ved under vanskelige Forhold at bjærge sit Skib ved Afrikas Kyst (Marokkokysten), har i disse Dage sammen med Styrmanden modtaget som Anerkendelse særdeles smukke Gaver, dels fra Søassuranceforeningen „Ærø“ og dels fra Rederiet.

I Følge Meddelelse til norske Blade fra Namsos fandt man den 23. December i Fjor i Nordre Bindalen i Norge en Rødningsbeje, som var mærket „Dampskibet Norge“. Formodentlig er den altsaa drevet derop fra Rockall.

Tanken om Anlæg af et Jærnskibsværft i Frederikshavn synes at være kommen et stort Skridt fremad, skriver „Vends. Folkebl.“, idet et Konsortium af Pengemænd arbejder paa at realisere den. Der er tegnet c. 200,000 Kr., og naar den fornødne Kapital er samlet, skal der bygges Skibsværft og laves Beddinger.

Spørgsmaalet om de svenske Navigationsskolars Omordning har i længere Tid været behandlet i forskellige sagkyndige Foreninger, foranlediget ved et Forslag fra Göteborg Navigationsskole til Kongen om Nedsættelse af en Komite i Sagen. Sverrigs Reglement for Navigationsskoler skriver sig fra 1890, og man finder det nu forældet i Betragtning af de større Krav, som den moderne Skibsfart stiller til Skibs-officerer. („Kysten“.)

## Ugens Havarier.

Seine, Dpsk. af Bordeaux, kom den 16. ds., paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stettin med Stykgods, paa Grund ved Søndre Røse. Flot uden Skaden og fortsat Rejsen.

Augusta, svensk Skonnert, er paa Rejsen fra Flensborg til Halmstad grundstødt paa Aarø Kalv ved Assens.

Brattingsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 17. ds. til Antwerpen fra Puerto Cabello efter en haard Rejse. Skibet har lidt en Del oven Bords Skade og mistet største Delen af Dækslasten.

Hulda, Skonnert af Aarhus, kom, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Åhus med Majs, ved Dragør i Kollision med Dampskibet „London“ af Stettin, paa Rejsen fra Königsberg til London. „Hulda“ sank og Mandskabet bjærgedes om Bord i Damperen, som landsatte det i Helsingør. „London“ sejlede derefter videre, dens Skade ubekendt.

Skarodde, Dpsk. af Mariager, har den 16. ds. ved Gen-nemsejlingen ved Knippelsbro været i Kollision med Broen og faaet en Del Skade.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, d. 13 ds. tærnede mod Havnemølen i Aarhus og sank, er nu tætnet af Dykkere og pumpet læns, hvorefter den i Ballast er af-sejlet til Tynen for endelig Reparation. Skibet havde faaet

Ankerfligen trykket igennem Styrbords Side og havde faaet et mindre Hul i Bunden om Bagbord.

Fra Fanø skrives til os den 19. ds.

Boreas, Fiskekutter af Esbjerg, som forleden strandede paa Fanø, vil nu blive sat paa Ruller og ved Hjælp af Gier og 2 Gangspil sat i Seen, hvorefter den muligvis bugseres til Esbjerg Havn.

Kutteren er assureret for 9,000 Kr. og har ingen Skade taget ved Strandingen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 14. ds. løb et paa Skibsbygmester Niels Hansens Værft i Marstal bygget nyt Skib af Stablen. Skibet er rigget som 3-m. Skonnert og fik Navnet „Industri“. Korresponderende Reder er Skibsreder Niels Schmidt, og Fører bliver Kaptajn Raahaug.

Dampskibet „Hjalmar“, tilhørende Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, er bleven solgt til Norge for en Sum af 33,000 Kr. Skibet, der er bygget i Gøteborg i 1881 og som nyt kostede 130,000 Kr., fører fremtidig Navnet „Lyster“ og skal indsættes paa en ny Rute Flekkefjord—Kristianssand.

Fra Clyde Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Castle Works, Port-Glasgow, blev den 11. ds. en ny Damper sat i Vandet — den første af fire, for hvilke der er kontraheret med Det dansk-russiske Dampskibsselskab i Kjøbenhavn. Hoveddimensionerne er: Længde 295' 0", Bredde 42' 0", Dybde 22' 0". Lastevæne omtrent 3,700 Tons d. w. Maskinen, der leveres af Værftet, er en Tregangsmaskine med Dimensioner 22", 35", 59" med 39" Slaglængde; to store Kedler med et Arbejdstryk af 180 Pund, stor vandret liggende Spilkeedel, seks Dampspil og første Klasses Udstyrelse m. H. t. Hjælpemaskiner, elektrisk Lys etc.

Skibet, der fik Navnet „Michail Ontchoukoff“, er bygget under Tilsyn af Rederiets Repræsentanter Kapt. Christian Jensen og Maskinmester Axel Mørch.

## 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 21. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 19. Marts for Königsberg. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 20. Marts til Christiania. — Algarve, Borries, ank. til Malaga 16. Marts. — Anglo Dane, Wiberg, passerede Hirtshals 20. Marts for Helsingør. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 18. Marts. — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 11. Marts hertil. — Arno, Strubberg, ank. til Genua 17. Marts. — Axelhus, Skow, ank. hertil 19. Marts. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Antwerpen 10. Marts. — Beira, Lunge, afgik fra Newcastle 16. Marts til Marseille. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Gibraltar 19. Marts for Marseille. — Dagmar, Larsen, ank. til Baltishport 21. Marts. — Florida, Ørum, afgik fra Dartmouth 18. Marts hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Reval 15. Marts. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Rotterdam 20. Marts til Swansea. — Hekla, Egense, afgik fra Christianssand 3. Marts til New York. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Christianssand 10. Marts til New York. — Hengest, Harder, ank. til Antwerpen 16. Marts. — Hjelm, Simonsen, ank. til Norrkøping 20. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 20. Marts for Antwerpen. —

Kasan, Hansen, ank. hertil 20. Marts. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 23. Februar til New Orleans. — Kiew, Christiansen, ank. til Libau 17. Marts. — Kursk, Gommessen, afgik fra Hull 19. Marts hertil. — Leopold II, Meyer, afgik fra Swansea 20. Marts til Livorno. — Loire, Craignou, ank. til Bordeaux 20. Marts. — Louise, Kruse, passerede Skagen 20. Marts for Königsberg. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 17. Februar til Filadelfia. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 10. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. til Danzig 17. Marts. — Moskov, Meldahl, ank. til Pillau 20. Marts. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 11. Marts hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau 19. Marts til Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 10. Marts. — Oscar II, Hempel, afg. fra New York 15. Marts hertil. — Perm, Christensen, ank. til London 17. Marts. — Pregel, Olsen, afgik herfra 19. Marts til Libau. — Riberhus, Larsen, ank. til Trondhjem 20. Marts. — Rita, Schibbye, afgik herfra 20. Marts til Gøteborg. — Seine, Damp, ank. til Stettin 18. Marts. — Texas, Andersen, afgik fra Christiania 21. Marts hertil. — Tiber, Bech, ank. til Algier 19. Marts. — United States, Wulff, ank. hertil 12. Marts. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 20. Marts til Riga. — Vendsyssel, Peterson, ank. til London 19. Marts. — Viking, Rasmussen, ank. til Libau 20. Marts. — Yrsa, Øst-Jacobsen, afg. fra London 20. Marts hertil. — Marie passerede Hanstholm 20. Marts hertil. — Vadsø afgik fra Stettin 16. Marts til Manchester.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afg. fra Libau 17. Marts. — Frode, Meyer, ank. til Libau 20. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 3. Marts. — L. H. Carl, C. W. Jensen, ank. til Rosario 23. Februar. — Erik II, Mahncke, ank. til Reval 19. Marts. — Knud II, Hansen, ank. til Buenos Ayres 13. Februar. — Danmark, Kraemer, ank. til Rotterdam 20. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Reval 15. Marts. — Skjold, Risø, ank. til Ghent 20. Marts. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Aarhus 20. Marts. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Sunderland 19. Marts. — Svend II, Riber, ank. til Buenos Ayres 8. Marts. — Harald, Hveysel, ank. til Oporto 13. Marts.

Viking. Bjørn, Huus, ank. til Methil 20. Marts. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Pillau 21. Marts.

Danmark. Ansgar, Predbjørn, afgik fra London 18. Marts, bestemt til Blyth. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Blyth 18. Marts. — Hamlet, Reese, afgik fra Sunderland 18. Marts, bestemt til Danzig. — Helge, Olsen, ank. til Dunston 14. Marts. — Rolf, Olsen, ank. til Stettin 19. Marts. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Anvers 19. Marts, best. til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Blyth 8. Marts, bestemt til Torre del Mar. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Korsør 20. Marts, best. til Libau. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Glasgow 16. Marts. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Odessa 18. Febr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Dunkerque 18. Marts. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pensacola 26. Febr., best. til Tunis. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Rosaria 11. Febr., best. til Dunkerqua. — Peter Mørch, Jørgensen, ank. til Newcastle 17. Febr.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Barry 21. Marts. — Kamma, Løfler, afgik fra Barcelona 18. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Swansea 14. Marts. — Martha, Christensen, ank. til Huelva 20. Marts. — Helga, Møller, ank. til Swansea 19. Marts. — Therese, Pedersen, afgik fra Huelva 15. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, ank. til Christiania 16. Marts. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Reval 18. Marts, bestemt til Ghent. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Bremen 20. Marts, bestemt til South Shields. — Nordsejnen, Jessen, afgik fra Dundee 17. Marts, ank. til Methil 18. Marts. — Nexos, Basse, afgik fra Aarhus 17. Marts, ank. til Blyth 20. Marts. — Nora, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 16. Marts, ank. til Antwerpen 18. Marts. — Cito, P. Nielsen, ank. til Antwerpen 18. Marts. — Napoli, Christensen, ank. til Lissabon 14. Marts. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Antwerpen 15. Marts, ank. til Aalborg 19. Marts. — Dagmar, Hansen, afgik fra Bremerhaven 18. Marts, bestemt til Reval. — Neptun, Knudsen, afg. fra Hobro 16. Marts, ank. til South Shields 19. Marts. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Methil 17. Marts, ank. til Esbjerg 20. Marts. — Alfa, Iversen, afg. fra Vianna do Castello 19. Marts, bestemt til Castro Alen (Spanien).

Nordsejnen. Nordland, Petersen, afgik fra St. Thomas 6. Marts. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Kbhvn. 20. Marts. — England, Andresen, ank. til Blyth 21. Marts. — Holland, Poulsen, ank. til Korsør 21. Marts. — Rusland, Møller, ank. til Methil 18. Marts.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Shields 13. Marts. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Libau 13.

Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Libau 15. Marts.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Antwerpen 14. Marts, ankom til Kbhvn. 17. Marts.

**Bstersøen.** Patria, Petersen, afg. fra Hamburg 18. Marts, best. til Cardiff.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 18. Marts, ank. til Grangemouth 21. Marts. — Carbonia, Winckler, afg. fra Dunkerque 17. Marts, ank. til Newcastle 19. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 20. Marts. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 21. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Fredensborg, Lund, ankom til Rotterdam 21. Marts. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Genua 12. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Newcastle 18. Marts. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Singapore 15. Marts, best. til Saigon. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 19. Marts. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Cardiff 10. Marts, bestemt til Livorno. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Swinemünde 21. Marts, bestemt til Riga. — Søborg, Fischer, ank. til Blyth 18. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Riga 18. Marts.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Genua 18. Marts, bestemt til Sevilla. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 21. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Montevideo 9. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kbhvn. 19. Marts. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 19. Marts, best. til Glasgow. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Windau 18. Marts, best. til Dunkerque. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Genua 18. Marts, bestemt til Porman. — Vordingborg, Petersen, ankom til Windau 17. Marts.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra West Hartlepool 10. Marts, bestemt til Livorno. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Stettin 21. Marts, best. til Riga. — Kallundborg, Andersen, afgik fra Cardiff 15. Marts, best. til Alger.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Boness 18. Marts.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Libau 18. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Reval 18. Marts, bestemt til Rotterdam. — Helene, Jensen, ankom til Blyth 19. Marts. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts, best. til Newcastle. — Sjælland, Sonnichsen, er afgaaet fra Rotterdam til Newcastle. — Hermia, Petersen, ankom til Kiel 20. Marts. — Alice, Hansen, afgik fra Boness 16. Marts, ankom til Aarhus 20. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Aalborg 15. Marts, ankom til Burntisland 19. Marts. — Ajax, Brorson, ank. til Helsingør 17. Marts. — Nautia, Madsen, afgik fra Newcastle 20. Marts, best. til Kiel.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, ankom til Galveston 20. Marts. — St. Jan, Rambusch, ank. til Galveston 10. Marts. — St. Thomas, Prah, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — St. Domingo, Koch, afgik fra Vigo 19. Marts. — London, Krogh, ankom til Progresso 16. Marts. — Nordland, Pedersen, afgik fra St. Thomas 7. Marts. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Port Arthur (Texas) 9. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Suez 21. Marts. — Siam, Jensen, afgik fra Suez 7. Marts. — Anamba, Cortsen, ank. til Singapore 21. Marts. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Queenstown 7. Marts.

**Ærø.** Enighedens, Svane, ankom til Burntisland 18. Marts. — Erinding, Hansen, ankom til Tuborg 71. Marts.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Oran 15. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Rufisque 9. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, afgik fra Burntisland 21. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, afg. fra Reval 21. Marts. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Gambia 19. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Libau 20. Marts. — H. C. Andersen, Albertsen, afgik fra Reval 18. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Libau 19. Marts. — N. F. Høffding, Bloch, afg. fra Tyne 18. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Buenos Ayres 18. Marts. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Rufisque 18. Marts. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Rufisque 20. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Cardiff 8. Marts.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Sunderland 18. Marts, bestemt til Aarhus. — London, Krogh, ank. til Progresso 18. Marts. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Aarhus 13. Marts. — Bryssel, Tholander, ank. til Hamburg 20. Marts.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afg. fra Rosario 25. Februar, bestemt til Las Palmas. — Wien, Brink, ankom til Blyth 18. Marts.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Neufahrwasser 20. Marts. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Rotterdam 21. Marts, bestemt til Blyth. — Clara, Villadsen, ankom til Kjøbenhavn 20. Marts. — Axel, Damm, ankom til Ghent 21. Marts. — Erik, Steen, ankom til Kallundborg 21. Marts. — Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 21. Marts. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Blyth 8. Marts, best. til Messina. — H. V. Fisker, Nissen, laster paa Sicilien. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Libau 22. Marts.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Stolpmünde 20. Marts.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Kjøbenhavn 21. Marts, best. til Bangkok. — Egholm, Winther, afgik fra St. Nazaire 14. Marts, bestemt til Gr. Bassam. — Katholm, Arnesen, laster i Marseille, best. til Afrika.

## Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Sixtus, Eriksen, ankom til Liverpool 14. Marts fra San Francisco. — Prinsesse Marie, Clausen, afg. fra Manzanilla 18. Marts til Sydney. — Nancy, Pedersen, ankom til Rio Grande 16. Marts fra Cadix. — Maracaibo, Sværre, ankom til Hamburg 19. Marts fra Maracaibo. — Copley, Struckmann, ankom til Falmouth 19. Marts fra Geelong. — Anna Agnete, Callesen, afgik fra Elben 13. Marts til Montevideo.

**Rønne.** Prøven, Bidstrup, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Ane Catrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 17. Marts. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 18. Marts. — Hans Peter, Westh, ankom til Lübeck 20. Marts. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Rügenwalde 18. Marts.

**Svendborg.** Emanuel, Bentzen, ankom til Drøbak 14. Marts. — Mercur, Lund, ankom til Kragerø 13. Marts. — Iris, Hansen, ankom til Frederiksstad 12. Marts. — Leif, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 13. Marts. — Maagen, Jensen, ankom til Leiths Red 14. Marts. — Ring Andersen, Klausen, ankom til Landskrona 13. Marts. — Marie, Olsen, ankom til Falmouth 15. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Kristiania 14. Marts. — Insulaneren, Nielsen, ank. til Bandholm 13. Marts. — Standard, Rasmussen, ankom til Trapani 15. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Moss 14. Marts. — Newsky, Nielsen, ank. til Grangemouth 16. Marts. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Warberg 15. Marts. — Rota, Olsen, ank. til Inverness 15. Marts. — Minerva, Fuglsang, ankom til Bogense 15. Marts. — Vega, Madsen, ankom til Swinemünde 17. Marts. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 17. Marts. — Triton, Nielsen, ankom til Newcastle 17. Marts. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Horsens 19. Marts. — Psyche, Nielsen, ankom til Granton 18. Marts. — Flora, Sørensen, ankom til Leith 19. Marts. — Freyer, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 20. Marts. — Martha, Hansen, ankom til Drøbak 20. Marts.

**Ærø.** Forening, Hansen, ankom 14. Marts til Halmstad. — Hydra, Albertsen, ankom 14. Marts til Wyk. — Hekla, Jørgensen, afgik 13. Marts fra Newcastle til Bandholm. — Forældres Minde, Christensen, ankom 14. Marts til Rudkjøbing. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 14. Marts til South Alloa. — Enigheden, Friis, ank. 13. Marts til Kjøbenhavn fra Wismar. — Bertha Marie, Hansen, afg. 13. Marts fra Frihavnen til Greifswald. — Alf, Hansen, ankom 13. Marts til Frihavnen. — Hansigne, Clausen, ank. 14. Marts til Rio Grande. — Marie, Friis, ankom 14. Marts til Swinemünde. — Bien, Petersen, ank. 15. Marts til Stolpmünde. — Eos, Christensen, afgik 14. Marts fra Burntisland. — Fuglen, Petersen, ank. 15. Marts til Laurvik. — Adele, Rasmussen, ankom 18. Marts til Kjøbenhavn fra Colberg. — Herkules, Bager, ankom 15. Marts til Frihavnen. — Caroline Kock, Hansen, er ankommen til Maracaibo. — De 8 Søskende, Boye, ankom 18. Marts til Kjøbenhavn. — Erik Kirstine, Albertsen, afgik 16. Marts fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Haabet, Christensen, ank. 16. Marts til Kbhvn. — Niels, Jensen, ank. 17. Marts til Porsgrund. — Salvador, Fabricius, ankom 18. Marts til Britonferry. — Ceres, Bager, ank. 18. Marts til Frederiksstad. — Freya, Nielsen, ankom 18. Marts til Peterhead. — Aeriell, Andersen, ankom 18. Marts til Kragerø. — Frem, Haagensen, ank. 19. Marts til Paullac. — Johanne, Stegmann, ankom 20. Marts til Warnemünde. — Elise Marie, Olsen, ankom 20. Marts til Gøteborg. — Debora, Rasmussen, ank. 19. Marts til Leith. — Freden, Andersen, ankom 19. Marts til Frederikstad. — Kirstine Jensen, Clausen, ankom 20. Marts til Falmouth. — Veritas, Jørgensen, ankom 12. Marts til Gibraltar. — Gloria, Fabricius, ankom 20. Marts til Malmø. — Norden, Rasmussen, afgik 18. Marts fra Helsingfors til Kristiania. — Alfa, Rasmussen, afgik 24. Februar fra Maracaibo til Hamburg. — Vera, Hansen, afg. 16. Marts fra Leith til Masnedund. — Astræa, Svane, ankom 20. Marts til Aalborg. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 20. Marts til Fernandina. — Agnes, Christensen, ankom 19. Marts til Langesund. — Skjold, Nielsen, ankom 19. Marts til Drammen.

## Emil G. v. Høveling, Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskebe.

Eneforhandler: EINAR H. PETERSEN

Telefoner: 915 — 18,546.

Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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 „Saltholm Flak NV.“ er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Höganäs.** Vraget af den 1,6 Kml. NN. V. for Höganäs sunkne Damper er borttaget.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Norrköping er Fyrskibet „Utgrunden“ den 17de Marts 1905 atter udlagt paa Station.

**Gotland Ø.-Kyst. Ronehamn.** Det ødelagte Stangmærke ved Ronehamn er atter opført.

**Bohuslän Skærgaard. Fisketången. Sadelgrundet.** I Stedet for Stangmærket paa Sadelgrundet er udsat en rød Stage. 58° 20' 58" N. Br. 11° 16' 57" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Grundens VSV.-Side er inddraget.

**Stockholm Skærgaard. Trälhafvet.** I 1905 afholdes Skydeøvelser over Trälhafvet og Vestra Saxafjärden. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Tisterön og Ekholmen, og Poster med rødt Flag udsættes uden for Pladsen. Om Natten hejses Lanterner, og Fartøjer med Lanterner ligger ude i Sundene, som fører til Pladsen. Pladsen er spærret, naar der skydes. Anvisninger skal følges.

**Norra Växlet.** I Sommeren 1905 forandres Norra Växlet Fyr til at vise fast Lys saaledes: Lyset er grønt fra N. 50° Ø. til N. 55½° Ø., hvidt fra N. 55½° Ø. til N. 59° Ø., rødt fra N. 59° Ø. til N. 69½° Ø., grønt fra N. 69½° Ø. til N. 76° Ø., hvidt fra N. 76° Ø. til S. 83° Ø., grønt fra S. 60° V. til S. 64° V., hvidt fra S. 64° V. til S. 73½° V. og rødt fra S. 73½° V. til S. 80° V. Hvor Fyret passerer, viser det uforstærket, hvidt Lys.

**Södra Kvarken. Understen.** Signal ved Understen Fyr for Inddragning af Fyrskibene „Grundkallen“ og „Finngrundet“ gives ikke mere.

**Tyskland. Swinemünde.** I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibet „Adler-Grund“ udlagt paa Station og Sommerafmærkningen ved Swinemünde i Farvandet til Stralsund og i Greisswalder Boden foretaget.

#### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst. Riseberget.** Den sorte og hvide Vager med Ballon ved Riseberget skal udlægges ved Grundens NØ.-Side og ikke ved dens NV.-Side.

Prikkerne ved Gulholme Dyna og ved Inre Syster er atter udsatte.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Amrum.** I Marts 1905 skal Amrum Fyrs Lysøerne forstærkes betydeligt. 54° 37' 58" N. Br. 8° 21' 29" Ø. Lgd.

**Elben.** I Elben foretages Sommerafmærkningen i Marts 1905.

**Jade.** I Jade er Sommerafmærkningen foretaget og Lystønde Nr. 1 ved Wangeroog Farvand udlagt. Mellem Tønderne K og Nr. 9 er fundet Plader med 23½ Fod.

**Nordeney. Schluchter.** Uden for Indløbet til Schluchter ligger et Vrag sunket i 22 Fod Vand. En Mast er ved Lavvande over Vandet. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse ligger ved Vraget. 53° 43' N. Br. 7° 4' Ø. Lgd.

**Holland. IJmuiden.** I IJmuiden er Dybden nu ved daglig Lavvande i Indløbet og Løbet til den ny Sluse samt paa dennes Tærskel 27¾ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

**Zeegeat van Goere og Hoek van Holland Ø.** I følgende Farvande er den mindste Dybde nu saaledes: Brielsche Maas 12½ Fod tæt V. for Domeinplaatje; Botlek 10½ Fod mellem Pannekoeksplaat og Welplaat-Losseplads; Noordgeul 18½ Fod; Nieuwe Maas, fra Rotterdam til Noord, tæt Ø. for Slikker-

veer, 15 Fod; Noord 12 Fod i den øverste Ende af den S.-lige Munding; Spui 7 Fod ved Oud Beierland; Berengat 7½ Fod; Oude Maas 7½ Fod til Højden af Puttershoek; Dortsche Kil 15½ Fod, 1½ Kbl. N. for Bijlts Huis.

**Zeegeat van Brouwershaven. Volkerak.** I Volkerak er Stumptønde Nr. 8 flyttet og ligger nu i 14 Fod Vand paa 51° 39' 31" N. Br. 4° 21' 39" Ø. Lgd.

**Volkerak, West Hellegat og Hollandsch Diep.** Jærn Vagterne, som til Forsøg er udlagt ved følgende Tønder, er inddraget: Ved Stumptønde Nr. 5 med afkortet Kegle i Volkerak, 1 Kbl. NØ. før Stumptønde Nr. 0 i West Hellegat, ved Stumptønde Nr. 8 med afkortet Kegle i West Hellegat, ved Spidstønde Nr. 7 i West Hellegat, ved Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle i Hollandsch Diep og ved Stumptønde Nr. 4 i Hollandsch Diep.

**Zeegeat van Vlissingen. Domburg.** Den 1ste Maj 1905 forandres Domburg Fyr til at vise rødt Lys fra S. 60° V. til S. 88° V., hvidt Lys fra S. 88° V. gennem V. til N. 61° V. Skillelinjen mellem rødt og hvidt Lys vedbliver at være Tværmærke i Yderdelen af Oostgat. 51° 33' N. Br. 3° 29' Ø. Lgd.

**Orkney Islands.** Ved Orkney Islands er følgende Tønder ombyttet med Lystønder, der viser hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S.

I Hoy Sound er Riddock Shoal sorte Stumptønde og Barr Rock røde Spidstønde, henholdsvis 7½ Kbl. S. 59° Ø. og 5½ Kbl. N. 33° V. fra Sandside Point Fyr. Sandside Point Fyr: 58° 56' N. Br. 3° 16' V. Lgd.

I Long Hope den sorte Stumptønde ved Kanten af Grundden ud for Crockness, 2¾ Kbl. S. 59° Ø. fra Pynten. 58° 49' N. Br. 3° 10' V. Lgd.

Shapinsay. Galt Skerry sorte Stumptønde 3 Kbl. N. 4° V. fra Galtness. 59° 5' N. Br. 2° 54' V. Lgd.

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

**Frankrig N.- og V.-Kyst.** Franske Lods-fartøjer, som har Lods om Bord, viser om Natten en hvid Lanterne paa Toppen af Masten og desuden med korte Mellemrum et hvidt Lys eller Blus paa Dækket.

Havre Lods-Distrikt strækker sig fra en Linje mellem Scilly Isles og Ouessant til en Linje mellem South Foreland og Cape Grisnez.

**Skotland V.-Kyst. Kyles of Bute. Burnt Islands.** Spiret paa Altgartrig Chapel, der overet med Colintrave Pier ledede gennem Burnt Island Channel, er skjult af Træer. 55° 55' N. Br. 5° 8' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Dublin Barre.** De to røde, spidse Tønder, Middle og Inner paa Dublin Barre, som laa 5½ Kbl. N. 68° Ø. og 2 Kbl. N. 32° Ø. fra Poolbeg Fyr, er inddraget. 53° 20' N. Br. 6° 9' V. Lgd.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Portugal V.-Kyst. Ilha Berlenga.** Vraget af den italienske Damper „Primavera“ ligger sunket c. 1½ Kbl. N. 82° Ø. fra Fort San Joao Baptista. To Master er over Vandet.

**Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada.** Lystønden, der viser rødt Fyr, er atter udlagt ved Yderenden af Bølgebryderen Ponta Delgada.

**Nova Scotia S.-Kyst. Mary-Joseph Harbour. Thrumcap Islet.** Ved Skibsfartens Aabning i 1905 tændes paa den Ø.-lige Thrumcap Islet et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod-Synsvidden: 11 Kml. Linseapparat. Hvidt, 35 Fod højt Fyr. taarn med rødt Tag paa Øens Ø.-Pynt. 44° 57' 34" N. Br. 62° 2' 13" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Fishers Island Sound.** Groton Long Point Reef Baake paa Yderenden af Revet ud for Groton Point og Ram Island Reef Baake paa Revet ½ Kml. SØ. for Ram Island, lige over for Indløbet til Mystic River, er ødelagt af Isen.

**New York. East River. South Brother Island.** South Brother Island Ledge Pælefyr, paa Ø.-Siden af det V.-lige Indløb til South Channel i East River, er ødelagt af Isen.

#### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Chili.** Paa følgende Steder i Chili skal der tændes Fyr: Cape Gregory. Magellan Strait. Et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink. Synsvidden: 16 Kml. 52° 39' S. Br. 70° 12' V. Lgd.

Felix Point, Sea Reach. Et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Et-Blink. Synsvidden: 16 Kml. 52° 57' S. Br. 74° 8' V. Lgd.

Ayautau Islands, Gulf of Penas. Et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink. Synsvidden: 20 Kml. 47° 34' S. Br. 74° 45' V. Lgd.

Cape Raper. Et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Tre-Blink. Synsvidden: 22 Kml. 46° 49' S. Br. 75° 37' V. Lgd.



Huamblin Island. Chonos Arkipelag. Et hvidt Blinkfy, der hver 15 S. viser To-Blink. Synsviddens: 22 Kml. 44° 49' S. Br. 75° 10' V. Lgd.

Huafo Island. Et hvidt Blinkfy, der hver 15 S. viser Et-Blink. Synsviddens: 22 Kml. 43° 35' S. Br. 74° 45' V. Lgd.

Quiriquina Island, Talcahuano Bay. Det hvide Blinkfy skal forandres til et Blinkfy, der hver 30 S. viser hvidt To-Blink og rødt Et-Blink. Synsviddens: 20 Kml. 36° 36' S. Br. 73° 3' V. Lgd.

Topocalma Point. Et hvidt Blinkfy, der hver 10 S. viser Et-Blink. Synsviddens: 20 Kml. 34° 8' S. Br. 72° 0' V. Lgd.

Fyrbygningerne paa Quiriquina Island, Huafo Island og Felix Point begyndes i 1905.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Spanien S. Gibraltar.** Om kort Tid tændes følgende Fyr ved Indløbene til Gibraltar Havn:

Paa New Mole Hoved ombyttes de to røde, faste Fyr lodret for hinanden med et hvidt Blinkfy, som hver 5 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 48 Fod. 36° 7' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

Paa Bølgebryderens S.-Ende ombyttes de to grønne, faste Fyr lodret for hinanden med et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 34 Fod.

Paa Bølgebryderens N.-Ende ombyttes de to røde, faste Fyr lodret for hinanden med et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 34 Fod.

Paa Commercial Mole S.-Ende tændes et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 20 S. Flammens Højde: 48 Fod.

Paa Commercial Mole N.-Hjørne, North Jetty, tændes et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mærke 3 S. Flammens Højde: 34 Fod. Midlertidigt vises fra en Pæl paa Stedet et rødt, fast Fyr.

**Spanien. Almeria.** Paa Yderenden af Jernbane Selskabets Bro i Almeria Havn er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 64 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

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

**Sumatra V. Banjak Øer. Toekangkoe N.** I Farvandet N. for Toekangkoe ligger et 6 Fods Rev fra Lamoeng S.-Pynt i S. 78° Ø., fra Baaken paa 2 Fv. Grunden i S. 56° Ø. og fra

Laraga Ø.-Pynt i S. 2° Ø. 2° 14' 45" N. Br. 97° 14' 35" Ø. Lgd.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Sumatra Ø.-Kyst. Deli Rivier.** I Deli Rivier Munding graves en ny, 2 Kbl. bred Rende, som gaar i NNØ. fra den sorte Lystønde Nr. 5. Fyrskibet flyttes c. 2 Kml. S. 71° Ø. hen til midt for den ny Rende. Sort Stumptønde Nr. 1 og hvid Spidstønde Nr. 1 flyttes. Sort Stumptønde Nr. 2 og hvid Spidstønde Nr. 2 inddrages. Sort Lystønde Nr. 3 males hvid. Naar Forandringen er udtørt, kan man paa en lige Kurs staa fra Fyrskibet til sort Lystønde Nr. 5. Fyrskibet skal ligge paa 3° 53' N. Br. 98° 45' Ø. Lgd.

**China. Mirs Bay. Tolo Channel.** I Tolo Channel strækker et smalt, 9 Fods Klipperev sig 3/4 Kbl. S. 69° V. ud fra den 44 Fod høje Pynt, som ligger 7 1/2 Kbl. N. 68° V. fra Mount Hallows. Omtrent midt paa det ligger en netop overflydt Klippe. 22° 27' N. Br. 114° 18' Ø. Lgd.

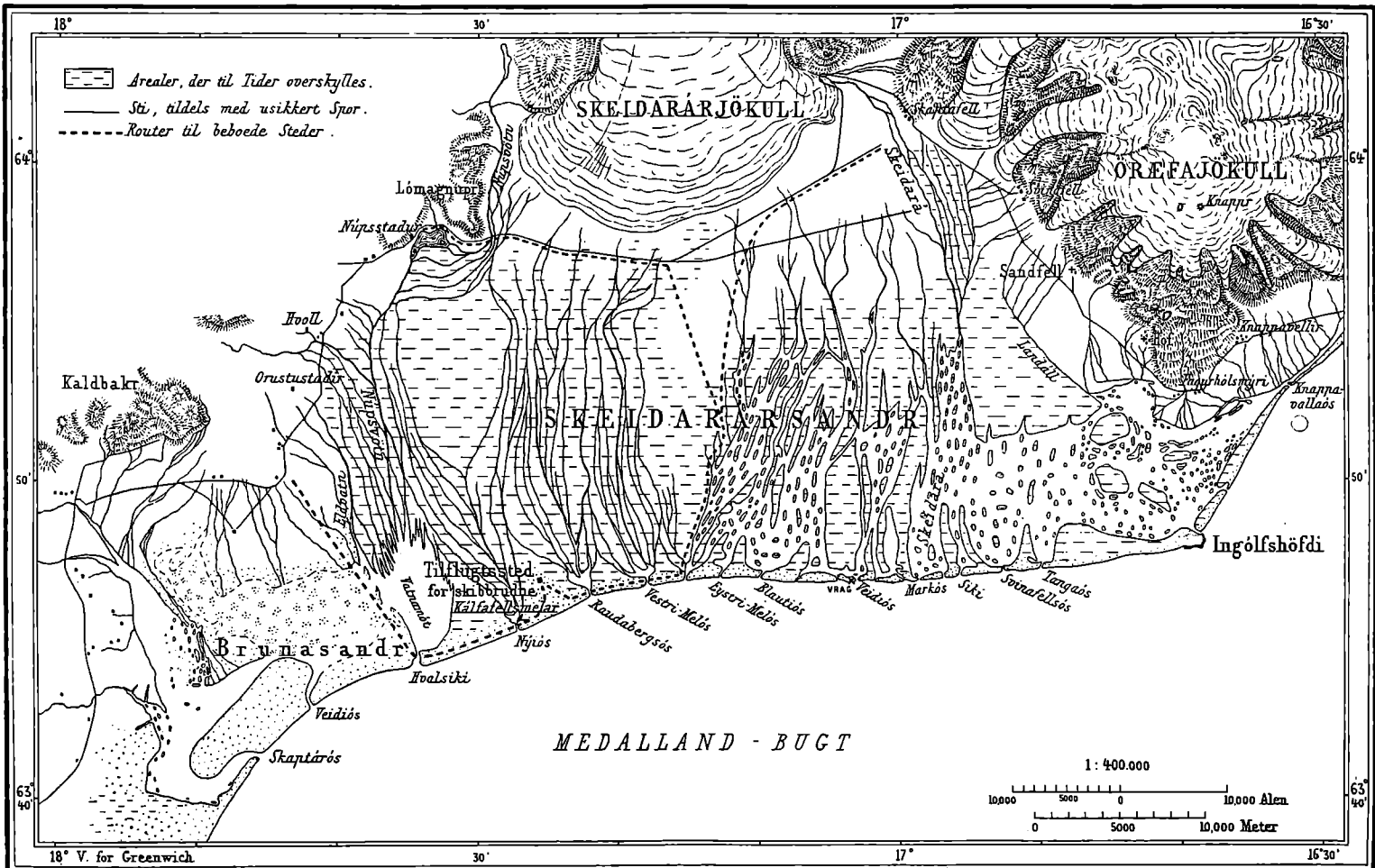
**China SØ.-Kyst. Cape of Good Hope.** Vraget af Damperen "Workfield" ligger sunket i 18 Fv. Vand, 7 1/2 Kml. S. 17° Ø. fra Cape of Hood Hope. To Master er over Vandet. 23° 7' N. Br. 116° 51' Ø. Lgd.

**Japan. Hunsho NV.-Kyst. Ugo. Funakawa Wan.** Den hvide Pyramidetønde, 9 Kbl. S. 75° Ø. fra Neno Saki Fyr, Funakawa Wan, er ombyttet med en sort Spidstønde med Ballon.

**Seto Uchi. Shimonoseki Strait.** Ved Indløbet til Kokura er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: En rød Spidstønde er udlagt, fra Naruse Baakefy i S. 68° V. og fra Daibahana Fyr i S. 10° Ø. En rød Tønde er udlagt fra Daibahana Fyr i S. 8° V. og fra Nagoya Saki i S. 84° Ø. Ozone Tønde er flyttet og ligger nu fra Manaita Baakefy i N. 48° V. og fra Daibahana Fyr i S. 26° Ø. Nakanosu Tønde er flyttet og ligger nu fra Kanabuse Baakefy i N. 85° Ø. og fra Hesaki Fyr i N. 20° Ø.

I Shimonoseki Strait Ø.-lige Indløb findes følgende Vrag ikke: Et Vrag 1 1/4 Kml. NØ. t. N. 1/2 N. fra Hesaki Fyr. Et Vrag paa 33° 58' N. Br. 131° 4' Ø. Lgd. Et Vrag c. 1 Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Hesaki Fyr. Et Vrag c. 3 1/2 Kml. SØ. t. S. 1/2 S. fra Hesaki Fyr. Et Vrag paa 33° 55' N. Br. 131° 7' Ø. Lgd. Et Vrag paa 33° 53' N. Br. 131° 18' Ø. Lgd. Et Vrag paa 33° 50' N. Br. 1° 17' Ø. Lgd.

**Ganryu Jima.** En 2 Fv<sup>3</sup> Klippegrund er funden 3 1/2 Kbl. S. 66° Ø. fra Hane Ishi og fra Hiyori Yama i S. 14° Ø.



## Tilflugtsted for Skibbrudne. Skeidarársandr. Island S.-Kyst.

I Medalland-Bugt, paa Strækningen mellem Ingólfshöfði og Skaptárós, er Besætningen fra et strandet Skib, efter lykkeligt at have reddet sig i Land, udsat for den største Nød eller for at omkomme, fordi store Strækninger i Omegnen er aldeles ufremkommelige, saa at det uden Fører eller Vejledning og Hjælpepidler er saa godt som haabløst at naa frem til beboede Steder.

Det flade Kystland, der hedder Skeidarársandr og Brunasandr, er nemlig meget bredt og bestaar dels af Laguner og Sumpe, dels af Sandstrækninger, der til Tider oversvømmes og gennemskæres af mange meget foranderlige Jøkelelv. Disse er ofte stride og danner uovervindelige Hindringer for Samfærdslen. Sandene kan være fuldstændig opblødt af Smeltevand, der føres ud fra Jøkerne. Ingen Veje eller Stier fører fra Kysten op til beboede Steder.

Islandsk Købmand, Konsul D. Thomsen af Reykjavik, har derfor paa Skeidarársandr, paa 63° 46' N. Br. og 17° 25' V. Lgd., opført et Hus, for at tjene som Tilflugtsted for Skibbrudne og som Udgangspunkt for at naa til beboede Steder. Huset, der er af Træ, ligger paa Kálfafellsmelar paa en 30 Fod høj Sandklit, c. 1 Kml. fra Kysten. Det er med stille og klart Vejr synligt i lang Afstand, men vanskeligt at se, naar det fyger. I Huset findes Køjeplads til 14 Mand. Proviant, Lægerekvisitter, Værktøj, Materialer, en Sejldugsbaad, Kompas og Kort over Omegnen. Endvidere er i Huset ophængt en Anvisning for Skibbrudne, om hvorledes de skal hidkalde Hjælp fra beboede Steder, og hvorledes de selv kan foretage Rejsen til saadanne.

Kommer Besætningen i Land paa Skeidarársandr, Strækningen mellem Ingólfshöfði og Hvalsiki, bør den søge at naa Tilflugtshuset. Samtlige Lagunefløb mellem Ingólfshöfði og Hvalsiki kan saa godt som altid passeres ved Lavvande.

Kun hvis Besætningen naar i Land tæt ved Ingólfshöfði, kan det være fordelagtigere at vente her, medens et Par behjærtede og udholdende Folk henter Hjælp i Fagurhólsmyri. Denne Gaard ligger 4½ Kml. N. for Ingólfshöfði. Den lige Vej til Gaarden over Lagunerne er besværlig, da Bunden paa sine Steder er blød, og Vanddybden paa enkelte, korte Strækninger kan være 4 à 5 Fod. Det er dog ikke tilraadeligt at gaa NNØ. paa langs Stranden fra Ingólfshöfði, da man ad den Vej næppe vil kunne komme over Lagunerne.

Kommer Besætningen i Land paa Brunasandr, Strækningen mellem Hvalsiki og Skaptárós, bør den holde NNV. paa tværs over Lagunerne, der her let passeres. Man vil da efter en Marsch paa 7 à 10 Kml. støde paa Gaarde ved Randen af Lavamarken eller under Fjeldene.

Har de Skibbrudne søgt til Tilflugtshuset og naaet dette, bør de udhvide sig godt, inden de forsøger paa at naa beboede Steder. Da Rejsen er meget besværlig og kan tage flere Dage, bør man tage Proviant med fra Huset. Man bør benytte Lavvande til Vandringen langs Stranden.

Findes Baaden ved Huset, og er den i brugbar Stand, bør man gaa V. paa langs Stranden. Omtrent 1½ Kml. SV. for Huset passerer man en Flodmunding Nyiós, og c. 3 Kml. V. for denne en anden Flodmunding Hvalsiki, som paa Grund af Strømmen kun kan passeres ved Stille Vande enten ved Højvande eller ved Lavvande. Naar Hvalsiki er passeret, efterlades Baaden, og man gaar i NNV.-lig Retning tværs over de udstrakte Laguner, der let passeres, da Bunden er ret fast, og Vanddybden kun nogle faa Tommer. Efter at være kommet 7—8 Kml. NNV. efter fra Hvalsiki, vil man støde paa beboede Steder ved Randen af en Lavamark.

Dersom Baaden er ubrugbar, er det aldeles umuligt at passere Hvalsiki, og man maa da fra Tilflugtshuset vandre c. 4 Kml. langs Stranden imod Ø. Flodmundingerne Raudabergsós og Vestri-Melós, som træffes paa denne Strækning passeres vadende og ved Lavvande. Derpaa gaar man mod N., til man træffer de første Fodspor, eller til man naar Foden af Skeidarárjökull, hvorefter man drejer mod V. henimod Lómagnupr, et Fjeld, der som et Forbjerg skyder sig ud mod S. i Sandærknen, og hvis c. 2,000 Fod høje, lodrette Klippevæg gør det let kendeligt. Inden Lómagnupr naas, maa man passere flere Elve, af hvilke den V.-ligste, Nupsvötn, om Foraaret og Sommeren efter stærkt Regnvejr kan volde Vanskeligheder. Uden Hjælp af et Par solide Stager og et Tov vil afkræftede Folk næppe kunne passere Elven under ugunstige Forhold. Det er umuligt at omgaa Elven. Den nærmeste Gaard, Nupsstadur, ligger c. 2 Kml. V. for Lómagnupr. Afstanden ad den her nævnte Vej fra Tilflugtshuset til Nupsstadur er c. 22 Kml. En rask, lokalkendt Mand kan tilbagelægge den paa 1 Dag.

Foretrækker man at søge at naa den Ø.-lige Bygd, og dette kan efter regnfulde Perioder i Tidsrummet fra Midten af Maj til Begyndelsen af September være tilraadeligt af Hensyn til Passagen over Nupsvötn, følger man ligesom i forrige Tilfælde fra Tilflugtshuset Stranden mod Ø. c. 4 Kml. og holder derefter N. paa op under Jøklen uden at bøje af for at følge mulige Spor, som man maatte støde paa. Fra Jøklens Fod holder man ØNØ efter, og træffer man nu paa en med Varder afmærket Vej, som nogenlunde gaar i den

rigtige Retning, bør man følge denne. Kort før man naar den Ø.-lige Rand af Ørkenen, støder man paa en stor Elv, Skeidará, der i Sommertiden efter al Sandsynlighed ikke kan passeres; Vandstanden er lavest fra Kl. 7—10 Fm. Skeidará flyder i Almindelighed tæt forbi Gaarden Skaptafell, og allerede inden man naar Elven, er man rimeligvis set fra Gaarden, hvorfra der da vil komme Hjælp. Lykkes det ikke at tilkalde Hjælp, eller har man forfæret sin Kurs, bør man lade et Par af de raskeste Folk gaa op langs Skeidará V.-Side, omgaa denne ved at gaa over Jøklen og gaa ned langs den Ø.-lige Bred af Elven til Skaptafell. Den samlede Vejlængde fra Tilflugtshuset til Skaptafell, Omvejen over Jøklen ikke medregnet, er c. 21 Kml.

De ovenfor angivne Veje fra Tilflugtshuset til beboet Sted er anført paa foranstaaende Kort.

## INDHOLD:

Formandsskiftet i Sø- og Handelsretten. — Københavns. den 23. Marts 1905. — Nord- og Østersøfarten. — Lodstvungen i Limfjorden. — Engelsk Særetssag. — Metalskruer. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nyt Sømandshjem i Københavns. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsføretretninger. — Efterretninger for Søførende. — Københavns Børskurs.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, 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 <sup>mm</sup> 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.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres  
solidt, hurtigt og billigt.

**Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i København.

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

**De private Assurandører lim.**

i København

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.

Aktieselskab.

Fra d. 23.—29. Marts.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.  
Godsindlevering se nedenfor.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulv sund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til **Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aften.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.  
Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til **London** [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).  
Til **Manchester, Liverpool og Swansea** (via Stettin) [Marie] forv. Eftm. fra Frihavnen.

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgstør\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til **London** [Christian IX] Eftm. fra Korn tørringsmagasinet.  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, 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 **Hamburg** [Maja] Eftm.  
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. (Kahytspassagerer medtages ikke).

**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 [Ulv sund] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Aalborg] 7 Aften.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

**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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem** [Axelhuus]  
Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	79
Danmark.....	68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....			86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87
Kjøbenhavn.....			68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....			80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....			59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	60
Urania.....			18	19
Union.....			76	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....			79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....			94	95
Østasiatiske.....	106 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....			—	—
Nordsoen.....			23 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....			—	—
Cimbria.....			75	95
Vesterhavet.....			97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			60	65
Dansk-russisk Dampsk.....			87	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....			100	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kredittforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			90	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..			97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	144
Privatbank.....	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123
Landmandsbank.....	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —116		115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116
Burm. & Wain.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	93— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
Sukkerfabr.....	184—183 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		182 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	183
Bryggeri Aktier.....	127— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 22. Marts 1905.**

	10 d. d.	
	avista Sælger	Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.75	—

**Notering paa Berlins Børs d. 21. Marts 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	86.20
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.10
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Dannebrog“ 20,000, „Foren. Dampsk.“ 30,000, „Østas. Komp.“ 180,000, „Urania“ 6,000, „Skjold“ 4,000, „Danmark“ 4,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.**

Paa  
**Søkort-Arkivet**

er udkommet:

Kort Nr. 207. Odense-Fjord. Maalestok: 1:25,000. Pris paa Papir Kr. 1,00.

I ny Udgave (større Rettelser):

Kort Nr. 55. Island og Færøerne. Maalestok: 1:1,150,000. Udgave 1905. Pris paa Kortlærred Kr. 3,67, paa Papir Kr. 2,67.

Kort Nr. 189. Islands Østkyst. Langanes—Vestrahorn (1½ Blad). Maalestok: 1:250,000. Udgave 1905. Pris paa Papir Kr. 3,00.

Følgende Kort annulleres:

Kort Nr. 109. Østersøen, mellemste Del (2 Blade). Maalestok: 1:450,000.

Kort Nr. 110. Østersøen, nordlige Del (2 Blade). Maalestok: 1:430,000.

Kort Nr. 170. Odense-Fjord. Maalestok: 1:40,000.

Paa  
**Søkort-Arkivet**

sælges:

Tavle med „Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Redningsapparaterne“. Pris Kr. 3,50.

**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn  
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.  
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.

**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.

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**DANSKE LLOYD,**

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**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.

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.**

**Foreningen til Søfartens Fremme**

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 10de April Kl. 3 i Skipperforenings Kontor, Holmens Kanal 18.

Dagsordenen er:

1. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og Kjøbenhavns Navigationsskole.
2. Bestyrelsens Aarsberetning.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1905.

**A. B. Münter**  
Formand.



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**ELI OHLIN**

C. Sørensens Eftf.  
Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillers samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

**J. Melander,**

Telef. Blikkenslager. 81622  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**J. KOEFOED**

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

**P. Schous**

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviand samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

**Prøv engang**

Albert B. Cohns kontrollerede (3: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødt til 180 Øre pr. ½ Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),

Skibsprovianderforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.





Telefon: Frihavn 59.

# Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhrs.“

**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. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

# 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.

## 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. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Marts 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
**HIGGINSON'S** Løsehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylind-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

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.

Baadskompass

m. m.

E. S. Rit-

chie & Sons

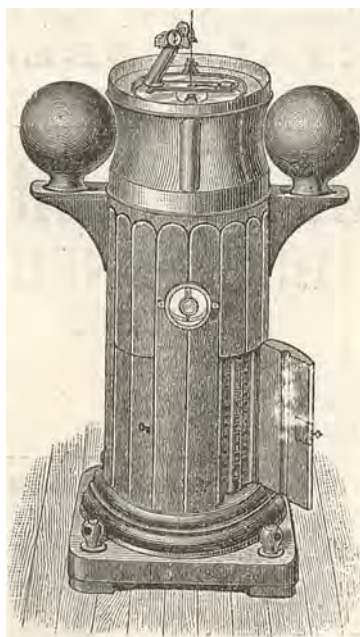
originale

Spritkompasser

med kurvet eller

fad 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 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. 561.

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.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guidemédaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
**Swiss Milk**

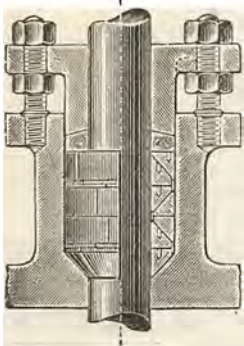
Usukret  
**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

**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.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening 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.

Havnegade 3 St. Copenhague 42

## LANDMANDSBANKEN

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

**Skibsdagbøger — Maskinjournaler**

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

**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.

**PRIMA BUNKER-KUL.**

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

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

Læge H. C. Lund.

**Hud- og  
Kønssygdomme,**

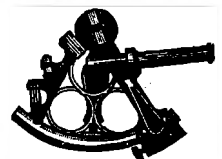
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niason

Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**

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



„KEW“ CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.



Kjøbenhavn, d. 30. Marts 1905.

Af en Korrespondance, der nylig har været ført mellem Konseilspræsidenten paa Regeringens Vegne og Formændene for de saakaldte „Byerhverv“s Organisationer, fremgaar det, at der har været nogen Tvivl om Skibsfartens Stilling til det af de sidst nævnte rejste Krav om Oprettelsen af et „Byerhvervsministerium“, det vil sige et Ministerium, der i det væsentlige omfattede de Handel, Industri og Søfart vedrørende Sager. En saadan Tvivl er ganske ubegrundet, thi Skibsfartens Stilling i dette Spørgsmaal foreligger fuldkommen oplyst. For at paavise dette, nødes vi til at minde om, at Skibsfarten staar udenfor den Samvirken af Fællesorganisationerne for Handel og Industri, der gaar under Navnet „De samvirkende Byerhvervs Organisationer“, og saa vidt vi véd, agter den ogsaa fremdeles at gøre dette. I hvert Fald kan man vanskelig tænke sig andet. Skibsfartens Hovedorganisation, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, nægtede i sin Tid at deltage i denne Samvirken, fordi den ikke delte de nævnte andre Organisationers Opfattelse af den Stilling, der burde indtages overfor de da foreliggende Skattelovforslag. Der er ikke senere sket noget, der kunde nærme Skibsfarten til de saakaldte „Byerhverv“, men der er derimod desværre sket Ting, der nødvendigvis har maattet uddybe Kløften mellem dem og Skibsfarten. Hvad det ene af disse Erhverv, Handelen, angaar, saa har det nemlig i den mellemliggende Tid rejst Spørgsmaalet om en nordisk Konnossementslov paa en Maade, der gik stik imod Skibsfartens Interesser, og ethvert Forsøg fra dennes Side paa at fremme denne Sag i Forstaaelse med Handelens Organisationer er bleven afvist af disse. Nu er Ulykken herved ganske vist ikke saa stor, fordi en særlig nordisk Konnossementslov næppe nogensinde bliver til Virkelighed. Værre var det, da Storindustriens Indflydelse i Landstinget standsede det lille Toldlovsforslag, som skulde bringe Skibsfarten en beskeden Hjælp under dens trange Arbejdsvilkaar, paa dets Gang gennem Rigsdagen, for at bevare en høj Beskyttelse for nogle ganske faa, lidet betydende industrielle Virksomheder. Man kan mene om de Standpunkter, Handel og Industri tog i disse Sager, hvad man vil, men det er klart, at de definitivt maatte slaa en Bom for en organiseret Samvirken mellem disse Erhverv og Skibsfarten, selv om der skulde kunne anføres Argumenter for en saadan. Naar derfor „Byerhvervene“ har andraget om at faa oprettet et „Byerhvervsministerium“, under hvilket ogsaa Søfartens Sager skulde henlægges, saa har de ikke talt paa Skibsfartens Vegne, fordi de ikke har noget Mandat hertil. I deres sidste Skrivelse til Konseilspræsidenten betegnes ganske vist den Henvendelse, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har rettet til Regeringen om at faa Søfartens Sager samlede under Indenrigsministeriet, som et med Byerhvervenes Henvendelse „fuldstændig parallelt Skridt“. Men dette er en Misforstaaelse, thi Skibsfarten har ved denne Henvendelse kun taget Sigte paa en Centralisering indenfor Ministerierne af de Sager, der vedrører den — ikke paa de vidt gaaende Omdannelser indenfor Administrationen og de ny Principer for Ledelsen af denne, som Byerhvervene ønsker gennemførte. I god Samklang hermed har Dampskibsrederi-Foreningen paa Foranledning udtalt, at den „sympatiserer med Tanken om Oprettelsen af et

Handels- og Søfartsministerium, for saa vidt der samtidig under dette Ministerium oprettes et særligt Handelsdepartement og et særligt Søfartsdepartement“. Hermed vilde jo netop være opnaaet den Centralisering, man fra Skibsfartens Side ønsker, men der er jo ikke her givet nogen som helst Tilslutning til de fra Byerhvervenes Side fremsatte, langt videre gaaende Krav.

Vi har ikke med det her anførte villet udtale os om Berettigelsen eller Ikke-Berettigelsen af de af Byerhvervene fremsatte Krav, hvortil vi ikke heller har Kompetence. Vi har kun villet minde om, at Skibsfarten i den her omhandlede Sag har taget sit Standpunkt, og den har Grund til at tro, at der paa dette kan vindes positive Resultater. Og vi har villet paavise, at Skibsfarten staar og maa staa helt udenfor den af Byerhvervenes Organisationer rejste Bevægelse. Vi henstiller til disse, om der ikke vil være Grund til at tage Hensyn hertil i de yderligere offentlige Aktstykker, der fra deres Side maatte fremkomme om denne Sag.

Den ny Præsident for det britiske Board of Trade, Lord Salisbury, har, i Følge „Shipp. Gaz.“, henvendt sig til det britiske Udenrigsministerium for at formaa dette til ved Samarbejde med de øvrige søfartsinteresserede Landes Regeringer at tilvejebringe en international Overenskomst, der skal gaa ud paa at forbyde enhver Anbringelse af Trælaster paa Dækket i Vintermaanederne.

„Fairplay“, der, som vi allerede tidligere har gjort opmærksom paa, har set ret skeptisk paa Sammenlutningen i Nord- og Østersøfarten, navnlig forinden Konferencen blev afholdt, synes nu i stedet højere Grad at kunne øjne Muligheden for et gunstigt Udfald af Kjøbenhavner Konferencen.

Naar man har sagt, skriver Bladet saaledes, at der er lige saa lidt Grund til at tro, at Rederne vil kunne fremtvinge en Fremgang i Raterne paa 10 pCt. som en paa 100 pCt., saa beror dette paa en Misforstaaelse, thi ved en ringe Fortjeneste kan Sammenholdet vedligeholdes, hvad der aldrig vilde kunne ske, naar Raterne sættes højere op.

Østersø-Bevægelsen er baseret paa rent Nødværge, og hvis den viser sig at have den forønskede Virkning, saa vil den tjene som et nyttigt Eksempel for Redere, der har deres Skibe anbragt i andre Markeder.

Paa et Møde d. 19. ds. i den nydannede Kristiania Dampskibsrederforening vedtoges, i Følge norske Blade, følgende Resolution:

„Kristiania Dampskibsrederforening antager det paa Konferencen i Kjøbenhavn vedtagne Program for Minimumsrater og udtaler som sin faste Overbevisning, at dette maa kunne gennemføres ved den fornødne Fasthed og Tilbageholdenhed fra Redernes Side.“

Det af Balfour til det engelske Parlament indgivne Forslag til Forandring i Søfartsloven indeholder Bestemmelse om, at ethvert britisk Skib i Udenlandsfart paa 1,000 Tons og derover, naar det gaar ud fra en Havn i U. K., skal have eksamineret Kok om Bord. Foruden de nødvendige Vidnesbyrd om Dygtighed som Kok fra en af Board of Trade anerkendt Kokkeskole, maa Vedkommende ogsaa godtgøre at have faret til Søs i mindst 6 Maaneder.

I Forslaget findes endvidere en Bestemmelse om, at Indrullingsbetjenten ikke skal tillade nogen Sømand at undertegne Hyrekontrakten, med mindre han har saa meget Kendskab til det engelske Sprog, at han fuldt ud forstaar de Ordre, der gives ham med Hensyn til Opfyldelsen af hans Pligter.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse, hvorefter Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder en ekstra-ordinær Generalforsamling i Odense Fredagen d. 14. April d. A.

## Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt følgende Beretning for Aaret 1904:

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 118 Dampskibe (heri indbefattet 5 Bugserfartøjer og 1 Isbryder) og 12 søgaaende Lægtøer med en samlet Brutto Register-Tonnage af 150,238 Tons, som ved Dampskibene „Botnia“s og „Nidaros“s Ombygning i Aarets Løb forøgedes med 322 Tons, ialt 150,560 Tons.

I Aarets Løb tilkom ved Køb Dampskibet „Tjaldur“ til Færøfarten, samt ved Nybygning Dampskibene „Limfjorden“, „Sønderjylland“ og „Ulvsund“ til indenlandsk Fart, hvorved Brutto Tonnagen forøgedes med 1,849 Tons, ialt 152,409 Tons.

Derimod fragik ved Salg 2 Dampskibe, „Christiania“ og „Kjøbenhavn“, samt ved Forlis Dampskibet „Norge“, med en samlet Brutto Tonnage af 4,812 Tons, og endvidere ved Ommaaling af ældre Skibe 84 Tons, ialt 4,896 Tons, saaledes at Antallet af Fartøjer ved Udgangen af 1904 var 119 Dampskibe (heri indbefattet 5 Bugserfartøjer og 1 Isbryder) og 12 søgaaende Lægtøer, med en samlet Brutto Register-Tonnage af 147,513 Tons.

Selskabets Aktiekapital er ikke forandret siden sidste Regnskabsafslutning, men er vedblivende 18,000,000 Kr.

Til Konsolidering af en Del af Selskabets svævende Gæld stiftedes d. 1. Februar 1904 gennem Privatbanken i Kjøbenhavn og Den danske Landmandsbank, Hypothek og Vekselbank et 4½ pCt. Laan til Beløb 5 Millioner Krøner, amortisabelt al pari i Løbet af 20 Aar med 1/20 aarlig. Emissionskursen var 98½.

Selskabets Regnskab for det forløbne Aar udviser et Netto Overskud af 392,873 Kr. 30 Øre, hvortil kommer Saldoen fra 1903 116,571 Kr. 84 Øre, og endvidere foreslaas Reservefondens Beløb ved Aarets Slutning overført til Gevinst og Tabs Konto med 280,287 Kr. 28 Øre. Af det saaledes fremkommende Totalbeløb 789,732 Kr. 42 Øre foreslaas det at henlægge: til Fornylse af Inventar, Pakboder etc. 19,820 Kr. 23 Øre, til Assurance-fonden 751,626 Kr. 84 Øre, ialt 771,447 Kr. 07 Øre.

Det overskydende Beløb foreslaas det at overføre i ny Regning.

Det yderst slette Fragtmarked, som kendetegnede Aaret 1903, fortsattes hele det forløbne Aar igennem

uden at vise noget Lyspunkt, naar man undtager det, at saa at sige alle Rederier er komne til den Anskuelse, at det er umuligt at drive Forretningen videre paa det sidste Aars Fragtkonjunkturer, og at man derfor i større eller mindre Grupper har sluttet sig sammen, ikke alene paa de regulære Rute-Rederiers Omraade, men ogsaa for de Rederiers Vedkommende, som er baserede paa Sejlad i det aabne Marked, for ved en fælles Opræden at søge at fremtvinge en Bedring i Fragtforholdene.

Det maa dog siges, at det kun for en Del er de enestaaende lave Fragtrater, som er Skyld i det ugunstige Resultat, Selskabet har at fremvise for Driftsaaret 1904, thi der er i dette Aar forefaldet Begivenheder, ligeoverfor hvilke Selskabet har maattet staa magtesløst, og som har sat fuldt saa dybe Spor i Virksomheden som Depressionen i Fragtmarkedet.

I første Række af disse Begivenheder skal nævnes den af de kontinentale Atlanterhavs-Rederier ud-kæmpede Strid imod Cunard-Linjen, i hvilken man destoværre ogsaa valgte Det forenede Dampskibsselskabs Territorium som Kampplads, idet man rettede et Stød imod Cunard-Linjens skandinaviske Trafik, en Strid som, skønt den var Det forenede Dampskibsselskab aldeles uvedkommende, har kostet Selskabet med et rundt Tal 1 Million Kroner.

Freden imellem de kæmpende Parter blev sluttet i December, men Cunard-Linjen havde da et andet Mellemværende med de øvrige engelske transatlantiske Linjer at ordne, saaledes at Passagerpriserne for den skandinaviske Trafiks Vedkommende først kom i den normale Gænge d. 17. Januar 1905. Det skal ved denne Lejlighed bemærkes, at Selskabet har sikret sig et fredeligt Samarbejde med de i Konkurrencen om den skandinaviske Udvandrertrafik deltagende engelske Rederier, saaledes at man med fuld Tillid kan se Fremtiden imøde paa dette Omraade.

En anden, meget vigtig Aarsag til det daarlige Aarsresultat er den Krig, som Rusland for Øjeblikket er indviklet i. Som bekendt udmunder saa at sige alle Selskabets Ruter, naar de hjemlige Ruter og Farten paa Færøerne og Island undtages, i dette Lands Østersøhavne, og at Krigen i høj Grad har bevirket en Svækkelse af Landets Importævne rammer derfor Selskabet føleligt, ligesom de af Krigsforholdene fremkaldte Udførselsforbud har bragt os store direkte Tab.

Ogsaa af forskellig Konkurrence er Selskabet blevet hjemstøgt uden Foranledning fra dets Side. Den i 1903 paabegyndte Konkurrence fra det i Hamburg hjemmehørende „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft“s Side vedvarede hele Aaret igennem med betydelig Styrke, men det maa i Forbindelse hermed meddeles, at der i December Maaned er sluttet en Overenskomst om Samarbejde med det nævnte Selskab paa 5 Aar, og man kan saaledes med Hensyn til Forretningen paa Hamburg vente gode Resultater for Fremtiden.

En yderligere Konkurrence, der forøvrigt var paabegyndt i Slutningen af 1903, har Selskabet haft paa sin Eksportrote til England i den af det statssubventionerede, finske Dampskibsselskab „Nord“ drevne Linje. Denne Konkurrence er imidlertid endt med at det finske Selskab, som Følge af det store Tab, det led, maatte sælge sine Skibe, saaledes at Konkurrencen faldt bort af sig selv.

Hvad forøvrigt de forskellige Grene af Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar angaar, kan anføres følgende:

Den indenlandske Fart viser atter en lille Fremgang imod det nærmest foregaaende Aar, hovedsagelig som Følge af en større Tilgang af Passagerer. Som ovenfor anført, har Selskabet til Anvendelse i denne Fart anskaffet de nybyggede Dampskibe „Limfjorden“, „Sønderjylland“ og „Ulvsund“ som Erstatning for forskellige i de senere Aar udrangerede ældre Skibe.



I Eksportruterne til England stiller den samlede Godsmængde sig omtrent som i 1903, dog er Udførslen af Smør paa disse Ruter gaaet en Del tilbage som Følge af den voksende Eksport til Tyskland.

Østersø- og Middelhavsfarten har i særlig Grad lidt under de lave Fragtrater, den indskrænkede Trafik paa Rusland og en mindre Eksport fra Spanien.

Farten paa Færøerne og Island er i Følge den allerede i forrige Aarsberetning omtalte ny Fartplan udvidet en Del, idet man har sat den ovenomtalte Damper „Tjaldur“ i Gang paa Færøerne alene.

Amerikaruterne. Forholdene i disse er allerede belyste, og man tør som sagt for 1905 gøre sig Haab om gode Fremskridt i Resultaterne af denne Fart.

Haavariene, som var meget talrige og bekostelige i 1903, naaede desværre i 1904 et lignende Beløb som Aaret i Forvejen, og der er særlig Grund til med den dybeste Beklagelse at mindes „Norge“s Forlis ved Rockall d. 28. Juni. Den Sag, som af det offentlige blev anlagt ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn mod Kaptajnen og Rederiet i Anledning af dette Forlis, sluttede, som det vil vides, med de Anklagedes Frifindelse.

Til Trods for Konjunkturernes Slethed har Selskabet haft den Tilfredsstillelse i 1904 at konstatere en stadig voksende Mængde af Transitgods med dets Skibe over Kjøbenhavn, der, som allerede omtalt i sidste Aarsberetning, vil være af den største Betydning, naar Raterne igen gaar op.

Foruden de ovenstaaende omtalte Overenskomster, som Selskabet har faaet i Stand med sine engelske Konkurrenter i den skandinaviske Udvandrertrafik og med „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft“ i Hamburg, staar endnu tilbage at omtale en Overenskomst, som det er lykkedes at slutte for 5 Aar med „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft“ angaaende et Samarbejde mellem begge Rederier med Hensyn til Godstrafiken fra Stettin til de nordamerikanske Østkysthavne, ligesom det skal nævnes, at der ihærdig arbejdes hen til Etablering af et Samarbejde for den østgaaende Godstrafik, omfattende alle de i regelmæssig Fart mellem de nævnte nordamerikanske Havne og Østersøen trafikerende Rederier. Saa længe Forhandlingerne desangaaende staar paa, er man kommen til Enighed om paa de forskellige Linjer at holde samme Rater for de Varesorter, som agtes optagne under Arrangementet.

Med Tilfredshed kan det endelig omtales, at Overenskomsten mellem Rederiet Thos. Wilson, Sons & Co. Ltd. i Hull og Selskabet i det forløbne Aar er udvidet saaledes, at det nu kan siges, at der i Trafiken mellem England og Østersøen ikke længere findes noget Omraade, hvor de nævnte Parters gensidige Interesser krydser hverandre. Det kan ikke være nogen Tvivl underkastet, at alle de saaledes fuldbyrdede Sammenslutninger vil vise gode Resultater i de kommende Aars Rægnskaber.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for April Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Nordøstpassatens Nordgrænse, som i Marts indtager sin sydligste Stilling, er i April gaaet 2° mod Nord. Passatomraadet strækker sig ogsaa i April længere mod Nord i den østlige Del af Oceanet end midt paa dette, og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med Overfladevandets og Luftens lavere Temperatur; thi herved begunstiges Dan-

nelsen af det lave Luftryk mod Øst, der er nødvendigt, for at Passaten kan bestaa. Derimod forandrer begge Passaters ækvatoriale Grænser kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i April; Sydøstpassaten overskrider allerede midt paa Oceanet Ækvator lidt.

Kystvinde. Paa Madeira og paa den Del af Fastlandets Kyst, der ligger Syd herfor, kan man regne med en stadig Passat fra Midten af April. Ved Sierra-Leone Kysten er Vinde fra NNV. endnu de fremherskende, men der forekommer dog ogsaa en Del Vinde stille og af og til Vinde mellem V. og SV.; den tørre Tid er nu her til Ende. Paa den saakaldte Elfenbenskyst Øst for Kap Palmas begynder i April den store Regntid. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og desuden i November) hyppigst og voldsomt som Uvejrbygger, der trækker op fra Retninger mellem NØ.—SØ. Vindstyrken naar oftest 8, men undertiden ogsaa 10 efter Beauforts Skala.

Ved Kanadas, New Foundlands og Ny Skotlands Kyster er NV. Vinde fremherskende, men jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I de vestindiske Egne er den tørre Tid forbi med Slutningen af April, medens Passaten samtidig taber en Del i Styrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydeligt af, saa at der mellem 40° og 50° N. Brd. i April kun forekommer halvt saa mange Storme som i Januar. Procentantallet af Vinde af Styrke 8 eller derover aftager fra Kanalen mod Syd, men tiltager mod Vest. Syd for 30° N. Brd. forekommer Storme næsten ikke i April.

Taage. Sammenlignet med Marts tiltager Taagehyppigheden en Del navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen mærkes ogsaa længer mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I Golfstrømmens varme Vand, særlig Syd for 42° N. Brd., er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Brd. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i Biskaya Bugten, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Luften.

Is. Drivisen rykker endnu stadig frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Brd. og 44° V. Lgd. til 42° N. Brd. og 53° V. Lgd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der indtil Midten af Marts kun meldt to Isbjørge mellem 48°—49° N. Brd. og 46°—47° V. Lgd.; dog er der ved Nordøstsiden af New Foundlands Banken udbredt store Masser af Drivis, der allerede er trængt frem til Syd for 47° N. Brd.

## Orlogsmarine og Handelsmarine.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Uden at ville polemisere eller kritisere, men kun for om mulig at forebygge unødvendige Misforstaaelser, der kun kan tjene til at danne en Kløft mellem Handels- og Orlogsmarinen, vil jeg bede om Plads for nedenstaaende Linjer.

I Deres ærede Blad af 9de d. M. omtales Besættelsen af Posterne henholdsvis som Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet og for Mønstringskontoret her

i Kjøbenhavn, ledsaget af Betragtninger, der paa enkelte Punkter bringer mig til at tage til Genmøle.

Disse Punkter er: 1) at det indenfor Orlogsmarinen har vakt Uvilje, at Redaktionen som sit Standpunkt har hævdet, at de til Handelsmarinen knyttede Virksomheder saa vidt muligt bør besættes med Mænd fra Handelsmarinen, og 2) at det vil højne hele Navigatørstandens sociale Niveau, om de besættes af Mænd af dens Midte.

ad Punkt 1) maa jeg sige, at Redaktionen Udtalelse mig bekendt ikke i Marinekredse har vakt Uvilje, idet disse godt kan forstaa, at den ærede Redaktion som Leder af Koffardimarinens Organ maa forfægte dennes specielle Interesser. At denne Kamp for Handelsmarinens Interesser imidlertid har ført til, at Redaktionen hyppigt angriber Søofficerernes Duelighed som praktiske Sømænd og deres Ævner til at bestride Poster, der egner sig for Folk, der har haft deres Livsgerning paa Søen, har derimod vakt Uvilje.

Kampen for Tilværelsen er jo med Aarene bleven haardere og haardere og har medført Konkurrence paa alle Omraader, men en sund Konkurrence kan jo som Regel kun betragtes som et Gode. En sund Konkurrence om Poster i Land, der egner sig for Søfolk, er jo paa sin Plads, men den behøver ikke at medføre Benyttelsen af Kampmidler, der har en saa lidet tiltalende Karakter, som direkte Angreb paa Konkurrentens Duelighed.

At Orlogsmarinen i tidligere Tid næsten udelukkende havde besat Søfartens Poster i Land, maa vistnok tilskrives, at Søofficererne, ved Siden af deres Kendskab til Forholdene paa Søen, tillige sad inde med langt flere Kundskaber paa andre Omraader end deres Kolleger i Handelsmarinen. Dette skyldtes igen naturligt Sejlskibene, de lange Rejser og Datidens smaa Rederiforhold, hvor Skibsejeren hyppigt selv var Befragter, og Skibenes Hjemsteder var ude i Provinserne.

Dampskibene, de store Rederier, forceret Fart, korte Rejser og den internationale Konkurrence har tvunget den gamle Skibsførerstand, der næsten lod haant om den videnskabelige Navigation og kun svor til Praksis, til at forøge sine Kundskaber, samtidig med, at vor Koffardimarine i de sidste 40 til 50 Aar er bleven rekruteret langt hyppigere end tidligere fra de samme Samfundslag i Landet som Søofficerskorpset. Heraf har da naturlig fulgt, at Koffardimarinens Officerer nu har erhvervet sig Adkomst til at faa sin Part af Søfartens Poster i Land, men at ville udelukke Søofficererne fra al Konkurrence om disse, synes mig meget uberettiget, særlig naar henses til, at Marinen i tidligere Tid har virket for Oprettelsen af mange af disse Poster. Snart kan en ledig Post berettigede Myndighederne til at søge den Mand, der skal bestride den, blandt sø- og handelskyndige Elementer, snart blandt saadanne til Søen knyttede Mænd, der særlig sidder inde med teknisk-videnskabelige Forudsætninger eller særlig administrative Talenter, og Myndigheden maa da have Lov til at søge sin Mand blandt hele Navigatørstanden, hvad der fører mig lige over i Punkt 2) af mit Indlæg.

Af Punkt 2) synes mig at fremgaa, at den ærede Redaktion ikke regner den danske Søofficer til den danske Navigatørstand. Hvad berettiger den ærede Redaktion hertil?

„Lov om Styrmandseksaminer“ og „Lov om Sønneringen“ giver Søofficeren Ret til at ernære sig paa Søen ved privat Skibsfart ligesaa vel som den i Handelsmarinen uddannede Officer; hvorfor hører han da ikke til Navigatørstanden?

Vil i Analogi hermed den ærede Redaktion erklære, at en Skibslæge i Marinen ikke hører til Lægestanden? At en saadan Mand ikke maa udøve sin Lægevirksomhed udenfor Marinens Skibe?

Marinens Officerer har det altid været en Ære og Glæde at høre til den danske Navigatørstand, og det har vakt Uvilje hos os igennem Deres Artikel at erfare,

at vi betragtes som denne Stand uvedkommende. Jeg kan nemlig ikke tro, at Redaktionen Mening har været, at Søofficererne har bestridt de dem tildelte Poster i Land saa slet, at de der igennem har sænket Navigatørstandens Niveau.

Navigatørstanden i Danmark er jo ikke saa talrig i Forhold til andre Korporationer, at den kan taale en Splittelse, og jeg tror, at vi tjener Standens Interesser bedst ved at holde sammen. Konkurrerer vi om Særstillinger, lad det da være en fair Konkurrence og benyt alle anbefalende Midler til at opnaa Stillingen, men lad os udelade alle saadanne, der nedsetter de konkurrerende Kandidater i den offentlige Mening.

Personlig er jeg kommen i Berøring med mange Mænd i Koffardimarinens, og jeg har aldrig under min Tjeneste i Handelsflaaden mødt andet end Velvilje og godt Kammeratskab. At der kan opstaa Utilfredshed med Myndighedernes Besættelse af Poster i Land, er menneskeligt, men at denne Utilfredshed nødvendigvis skal medføre Splittelse indenfor Navigatørstandens Fraktioner er mig ubegribeligt, og enhver Bestræbelse for at udjævne i Stedet for at uddybe en mulig Kløft mellem Koffardi- og Orlogsmarinen forekommer mig let maatte kunne finde varme Talsmænd i begge Mariner.

Hector Kiær,  
Kaptajn i Marinen.

Vi er ikke enige med den ærede Indsender, men det er os kært at diskutere Sagen med ham, fordi ogsaa vi regner os til „de varme Talsmænd for at udjævne i Stedet for at uddybe en mulig Kløft mellem Koffardi- og Orlogsmarinen“. Det gælder blot om at blive enige om, hvorledes Kløften skal udjævnes, og her tror vi ganske vist, at Kaptajn Kiær og de, der tænker som han, kommer til at udvise noget mere Resignation, end der lægges for Dagen i ovenstaaende Indlæg. Vi skal ikke rejse nogen Strid om, hvad der skal forstaaes ved „Navigatørstanden“. Kaptajn Kiær trækker de samme Grænser, som Lovene om Sønnering og om Styrmandseksaminer trækker, og det kan man naturligvis godt gøre. Men det praktiske Liv trækker helt andre Grænser, og det bliver vel nok dem, der kommer til at gælde. Kaptajn Kiær kan umulig være blind for, at Uddannelse, Beskæftigelse, Livssyn, sociale Forhold og meget andet trækker et Skel mellem Orlogsmarinens og Handelsmarinens Navigatør; dette Skel bryder sig fejlt om Lovene og bliver staaende saa længe som Forskellen mellem de to Mariner bliver staaende — og det bliver den vel nok altid. Om man saa vil mene, at Handelsmarinens Navigatører er „Navigatørstanden“, eller at de kun er en Del af den, det er en Strid om Ord, der ikke synes os at have megen Interesse. Hovedsagen er, at „Skellet“ er der.

Men dernæst kan vi ikke tro, at Kaptajn Kiær har Ret, naar han skriver, at det i Marinekredse har vakt Uvilje, at vi „hyppigt angriber Søofficerernes Duelighed som praktiske Sømænd og deres Ævner til at bestride Poster, der egner sig for Folk, der har haft deres Livsgerning paa Søen“, thi saadanne Angreb har vi aldrig fremsat, fordi vi slet ikke nærer den Anskuelse, som Kaptajn Kiær her tillægger os, for saa vidt han, hvad vi antager, ved „praktiske Sømænd“ forstaaer Navigatører. Søofficerernes Ævner som Navigatører falder det os ikke ind at bestride, og hvis der er Poster i Land, der ene stiller Krav i denne Retning til deres Ihændehavere, bør Søofficererne have samme Adgang til dem som andre Navigatører. Men det er noget ganske andet, vi har hævdet. De offentlige Embeder og Bestillinger, der er knyttede til Handelsmarinen, stiller nemlig gennemgaaende andre Fordringer til deres Ihændehavere end de rent nautiske, og i Almindelighed vil den, der er opdraget og uddannet i Handelsmarinen, der gennem sin Livsgerning har lært at forstaa dennes Forhold, der har, hvad man med et moderne Udtryk kalder „Føling“ med Handelsmarinen, være bedst kvalificeret til at beklæde saadanne Poster —

og saa skal han naturligvis have dem. Kaptajn Kiær mangler jo ikke Blik for den Udvikling, der har fundet Sted indenfor Skibsfarten. Han maa da ogsaa kunne se, at Uddannelsen (altsaa ikke specielt den nautiske) om Bord i Nutidens Handelsskibe skaber Forudsætninger for at udfylde de Stillinger, der her er Tale om, som andre ikke har — ganske paa samme Maade som Sø-officerens militær-tekniske Uddannelse gør ham ene kvalificeret til de forskellige Embeder under Marinen.

Vi er altsaa enige med Kapt. Kiær i, at Myndighederne bør staa frit i Valget, naar de her omtalte Stillinger under Handelsmarinen skal besættes, og i, at Myndighederne bør vælge den bedst kvalificerede. Men dette maa nødvendigvis, mener vi, i næsten alle Tilfælde blive den Mand, der er udgaaet fra Handelsmarinen. Og vi vilde uden Vanskelighed kunne paavise de højst uheldige Følger, det i bestemte Tilfælde har haft, at man alligevel har valgt en Mand fra Orlogsmarinen. Kaptajn Kiær vil se, at vort Standpunkt ingenlunde krænker Marinens Interesser. Vi hævder kun, at den særlige Uddannelse giver særlige Kvalifikationer — og det skulde undre os, om det virkelig ogsaa i Længden skulde vise sig, at man i Marinen ikke er i Stand til at forstaa dette Standpunkt.

### Fragtmarkedet.

Der er desværre ikke Spor af Bedring at berette om fra nogen Kant. Vel har der paa sine Steder været fragtet temmelig livligt, men Raterne er for Øjeblikket næsten alle Vegne paa et ganske ulønnende Niveau, hvortil Aarsagen er den gamle, et langt rigeligere Udbud af Tonnage, end der er Begær for. Navnlig skorter det svært paa Efterspørgsel fra Sydrusland, medens der fra Nordamerika endog slet ingen hele Kornlaster findes, Østersøen har saa at sige heller intet at byde paa for prompt, Indien er ogsaa flov, og af de korneksporterende Lande er det egentlig kun La Plata Distrikterne, der er i Stand til at tage nogen Tonnage af Betydning. Vi er imidlertid snart naaet saa langt hen paa Aaret, at der kan sættes Dampere i Gang paa Farvande, der har været utilgængelige i adskillige Maanedre, saaledes Kanada, Botten og Hvidehavet, som tilsammen vil trække en anseelig Mængde Tonnage bort fra andre Markeder, og da en stor Del af denne Tonnage allerede er bleven sluttet i Vinterens Løb, vil der forhaabentlig om nogle faa Uger blive betydelig mindre deprimerede Forhold at arbejde under for Rederne end dem, som de nu har at kæmpe sig igennem. Med Hensyn til Minimumsrateerne fra Østersøen og Hvidehavet, da rapporteres der stadig Afslutninger, der er effektuerede under Konferenceraterne, men dog er Fragterne gennemgaaende højere end i Fjor paa omtrent samme Tidspunkt. Imidlertid finder øjensynligt nok saa mange Befragtninger Sted til og over Konferencefragterne, og i Betragtning heraf var der al Anledning for de Redere, der har akcepteret mindre, til at holde ud for Minimumsrateerne; thi ved stadig at refusere lavere Bud har adskillige Redere tilsidst tvunget deres Fordring igennem. Det gælder blot om at vise Udholdenhed.

Det østlige Marked beskæftiger ikke saa faa Dampere i lokal Trade, hvorimod det skorter en Del paa Hjemfragter, men der ventes at blive flere Ertslaster fra Bombay, idet adskillige Kontrakter fra Poti er bleve annullerede som en Følge af de russiske Arbejderuroigheder. For Korn betales nu kun 14/3 fra Bombay til udsøgt Havn, medens der for Erts er sluttet til 17/ U. K. eller Kontinentet. Kurrachee og Calcutta har næsten intet at byde paa. Rispladserne er flove; 21/9 betales Rangoon/Holland, 22/6 O. C., 10/ én, 10/6 to japanske Havne.

Sortehavet er meget mat. Fra Odessa eller Nikolajeff betinges ikke over 6/6 for store Baade til udsøgt Havn, 7/3 Hamburg, og dette faas endda kun med Vanskelighed. En prompt 3,000 Tons Baad sluttedes Odessa/Kjøbenhavn 8/ Korn, 9/6 Oljekager, 13/ Klid. Azoff er lavere, og for en stor Baad (over 6,000 Tons) pr. 1/15. April betales kun 8/6 Rotterdam, 8/9 „any“, 9/3 Hamburg. Pr. Avgust/September kan faas 10/ for 4/5,000 Tons Baade. For Salt fra Eupatoria noteres 10/ à 10/6 til russisk Østersøhavn.

Middelhavet viser ikke megen Forandring. Der fragtes mest for Erts, og saa vel herfor som for anden Last er Raterne yderst tarvelige og gennemgaaende kun tabbringende. 10/12,000 Tons Erts sluttedes fra Pomaron til Stettin til 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Afskibning over April/November. For Esparto noteres 11/6 Aguilas/Firth of Forth. Aleksandria er meget flov paa Basis af kun 5/ Bomuldsfrø Hull, 5/6 London. For Erts fra Bilbao er der sidst sluttet til 4/ Cardiff, 4/6 Middlesbro, 5/ Maryport.

Nordamerika har ikke meget at byde paa. Der har hovedsagelig været fragtet for Træ, og der betales til Englands Vestkyst 35/ fra Bay of Fundy eller St. John, 37/6 à 40/ fra Miramichi. Et Par April Dampere sluttetes med Bomuld fra Wilmington til 22/6 Liverpool eller Bremen, og fra Savannah eller Brunswick betales 13/6 for Fosfat til Aarhus eller Kastrop. Fra Golfen kan faas 10/ à 10/3 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. April, 11/ à 11/3 Danmark. For Trælast betales 75/ Pensacola/Greenock, 80/ Mobile/Sunderland, 80/ Sabine Pass/Holland, 75/ Sapelo/U. K. eller Kontinentet, 77/6 to Lossehavne. For Timecharter er bevilget 4/ Dødvægt, Levering U. S., Tilbagelevering Bristol Kanalen.

La Plata Markedet er fremdeles flovt for prompt paa Basis af 16/ à 16/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Maj/Juni faas med Lethed 17/ à 17/6. Buenos Ayres har sluttet til 15/ for prompt. I Bahia Blanca er der fremdeles langt Ophold; nogle faa Dampere sluttedes til 16/6 à 16/9 pr. April/Maj med 8 à 10 Dages Tørn.

Østersømarkedet er under al Kritik slet for prompt Lastning, og de Dampere, der ikke sejler paa tidligere afsluttede Kontrakter, sætter kun Penge til. Reval og Riga slutter saa godt som slet ingen Dampere for Øjeblikket. Fra sidstnævnte Plads har været akcepteret 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og det samme betales fra Windau og Libau, Option Hamburg 9 d., men Ladning er meget knap. Pr. f. o. w. sluttedes en stor Dampere fra Riga til Grangemouth til 19/9 D/B., hvilket er Konferencefragten, ligesom der ogsaa fra Kronstadt gentagne Gange er sluttet til Minimumsfragter baade til England og Kontinentet, men i det hele og store vil de russiske Købmænd foreløbig ikke bevilge dem, og der har ogsaa fundet en Del Befragtninger Sted til under Minimumsfragterne. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa; Königsberg noterer 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam. For Sleepers fra nævnte Pladser samt fra Danzig noteres nogle Laster, men Raterne er overordentlig lave.

Kulfragterne viser ikke megen Forandring i Ugens Løb. Ad Middelhavet til er de maaske nærmest en Kende svagere, men da Returfragterne stadig er overordentlig usle, vil de næppe gaa synderlig tilbage. Der er fra Østkysten sluttet til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Neufahrwasser eller Swinemünde 4/ à 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Libau, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aalborg (1,300 Tons), 5/ Mariagerfjord (650 Tons), 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Nakskov (1,500 Tons), 7/ Barcelona, 6/6 à 7/ Genua, 6/9 Konstantinopel, 7/ Messina, 8/ Venedig, 6/9 Aleksandria. Fra Cardiff betales sidst 5/6 Kiel (1,100 Tons), 5/6 Pillau (750 Tons), 5/ Stettin, 4/6 Hamburg, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/9 Lissabon, 6/9 à 7/ Genua eller Neapel, 7/3 Barcelona, Frcs 8 Marseille eller Bona, 6/3 à 6/6 Port Said, 7/ Aleksandria, 9/ Colombo, 5/9 à 6/ Las Palmas, 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/9 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring siden sidste Notering. Paa Grund af den stadige østlige Vind har et Par enkelte Skibe epnaaet en ubetydelig højere Fragt, saaledes fra Stolpmünde, men Skibene er ogsaa opholdte ved denne langvarige Østenvind og kan ikke naa frem til Ladepladserne; ved Stubbekjøbing skal der saaledes ligge en Mængde Sejlere, alle bestemte til Østersøen.

ab Køningsberg meldes, at Sejladsen for Sejlere er erklæret aaben fra d. 24. Marts at regne; der noteres vedblivende 14 à 15 Mark Hertugdømmerne, Danmark, Sydsverrig, 17 à 18 Mark til Limfjorden Vest for Aalborg samt til Østkyst England 1/6, Engelsk Kanal 1/9, Guernsey, Jersey 1/9 à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, alt pr. 500 lbs. Hvedebasis; endvidere til Horsens, Sveller 10 Pf. pr. Kbfd.

ab Stolpmünde blev som nævnt sluttet til lidt højere Rater for prompte Skibe, men pr. April er atter gjort til 4 Mark for Rug til Danmark, Sydsverrig; de fleste Ladninger pr. April er allerede omtrent dækket.

ab Rügenwalde. Derfra noteres nu atter et Par Ladninger Rug til Danmark, Sundhavn baade prompt og pr. April, 4 Mark.

ab Stralsund, Greifswald er der ikke meget Liv i Fragtmarkedet, og det er kun med Besvær at opnaa Tilbud til 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark til Sundhavn for svært Korn, og hvortil der i disse Dage skal være sluttet.

ab København har der været ikke saa faa Laster; der er saaledes sluttet til Stubbekjøbing, Nykjøbing F. 14 Øre, Saxkjøbing 15 Øre, Stege 13 Øre, Stettin, Anklam 3 à 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, alt Majs, ligesom der blev udbudt et Par større Ladninger Majs til Danzig og Køningsberg.

ab Bornholm. Der noteres fra Hasle, Rønne til Kiel, Lübeck 8 Mark pr. Tusind Klinker (c. 5 Pund), til Riga, Reval 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Kaolin, Sten samt fra Hammerhavnen til Danzig 3 à 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Stettin 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Gadesten.

ab andre danske Provinshavne er det meget stille, og de faa Laster, der bliver sluttet, for er kun til meget smaa Rater, navnlig i indenrigsk Fart.

### Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Februar Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 664 Havarier mod 688 samme Maaned i Fjor, deraf 489 Dampskibe, 175 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 196, Sammenstød 157, Anløbning af Nødhavn 61, Maskinskaade 73, Is 30, Ild 35, haardt Vejr 77, forskellige Aarsager 34, forladt 1. Ialt 74 Skibe er anmeldt som total forliste, mod 76 samme Maaned i Fjor, deraf 29 Dampere, 45 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 45, Sammenstød 6, Is 1, Ild 2, haardt Vejr 2, forsvundne 9, sunkne 3, forladt 4, Kon-demnation 2.

Ajax, Dpsk. af København, er indgaaet i Helsingør Dok for at reparere Rorstammen samt anden Skade, foraarsaget ved haardt Vejr i aaben Sø.

Neptun, Trawldampskib af Altona, er den 21. ds. indkommet til Frederikshavn fra Nordsøen. Skibet, der har Skade paa Maskinen, maa reparere, forinden Afrejsen til Nordsøen for Fiskefangst atter kan foretages.

Marie, Galease af Aalborg, har paa Rejsen fra Aalborg til Frederikshavn med Cement været paa Grund ved Hals og er indkommen til Frederikshavn i læk Tilstand.

Prinsesse Marie, Dpsk. af København, har paa Rejsen fra Østasien til Danmark været paa Grund i Suez Kanalen. Er med Assistance kommet flot og ind til Port Said.

Alabama, Dpsk. af København, der, som tidligere meddelt, strandede paa Skotlands Nordkyst, er nu, hvad Bjærgningen angaar, saa vidt, at Flotbringning forsøges foretaget.

Alexander Michailovitsch, russisk Dampskib, har paa Rejsen fra London til København med Stykgods været paa Grund i Nærheden af Trekroner; kom med Assistance flot og indgik til Burmeister & Wains Værft for Dykkerundersøgelse.

Carl Emil, Galease af Marstal, er, paa Rejsen fra Landskrona til Kiel med Mursten, kommen paa Grund ved Kastrop. Assistance er tilbudt, men blev afslaaet.

Hekla, Dpsk. af København, er paa Rejsen fra Hjemstedet til New York indkommet til Fayal (Azorerne) med itubrækket Rorpost. Passagererne viderebefordres til New York med „United States“. Efter senere Meddelelse har Hekla været paa Grund ved Fayal, er blevet læk og trækker en Del Vand; maa reparere.

Frederikka, Tjalk af Groningen, der, som meddelt, i sin Tid strandede ved Gjedser, er nu bragt flot og bugseret til København for Reparation.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg, er paa Rejsen fra Rotterdam til Methil, returneret til Rotterdam med brækket Aksel.

Paris, Dpsk. af København, er paa Rejsen fra Aalborg til Boness blevet slæbt ind til Leith med knækket Skrueaksel og løs Skrue. Skibet bliver bragt til London for Reparation.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Efter Indbydelse af Aktieselskabet Burmeister & Wain deltog Konsejlspræsidenten, Indenrigsministeren og Kultusministeren, Folketingets Formand — Landstingets Formand var forhindret — og begge Rigsdagens Finansudvalg samt Burmeister & Wain's Bestyrelse og Direktion i en vellykket Prøvetur d. 22. ds. i Øresund med Dampskibet „Hans Egede“, tilhørende Den kgl. grønlandske Handel.

Alle tekniske Prøver, der var foretagne forud paa en 8 Timers Prøvetur, var faldne ganske særdeles tilfredsstillende ud, og Skibet er nu klart til at gaa i Fart paa Grønland.

Efter Forlydende er der i disse Dage afsluttet Akkord med Skibsbygmester Otto Hansen i Stubbekjøbing om Bygning af to ny Skibe til Marstal.

Paa Skibsbygmester Boas' Værft i Rudkjøbing er der i disse Dage bestilt en 3-m. Skonnert, der skal maale 65 Tons og føres af forhenværende Fører af „Rudkjøbing“, Kaptajn J. Petersen.

Lørdag d. 25. ds. foretoges Prøvefart med Fragtdamperen „Ebernborg“, bygget paa Flensborg Skibsværft til det tyske Dampskibsselskab Hansa i Bremen. Prøvefarten forløb i alle Retninger tilfredsstillende, og de kontraherede Betingelser blev fuldt ud opfyldte. Skibet, der har en Bæreevne af c. 6,100 Tons, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 402' 0", Bredde 51' 9", Dybde (moulded) 27' 6".

Jærnbarkskib „Fides“ tilh. et Aktieselskab i Sønderho er i disse Dage solgt i Fleetwood, hvor det er beliggende, til et Rederi i London for 1,075 Lstr. ÷ 5 % Salgssalær. Skibet er 492 Reg.-Tons og bygget i Glasgow 1869.

**„Wolverine“**  
**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer  
 fra 3 HK. til 100 HK.  
**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
 Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 28. Marts.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 21. Marts. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 23. Marts til Filadelfia. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 16. Marts. —

Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 24. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 25. Marts. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 18. Marts. — Arkansas, Petersen, afg. fra New York 11. Marts hertil. — Arno, Strubberg, afgik fra Neapel 27. Marts til Messina. — Axelhus, Skow, ank. hertil 26. Marts. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. hertil 25. Marts. — Beira, Lunge, ankom til Marseille 26. Marts. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Marseille 23. Marts. — Christian IX, Holm, afgik herfra 25. Marts til London. — Dagmar, Larsen, ank. til Reval 22. Marts. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 25. Marts. — Florida, Ørum, ankom hertil 21. Marts. — Frederik, Thomsen, pass. Holtenau 26. Marts for Rotterdam. — Garonne, Kromann, ank. hertil 26. Marts. — Georgios I, Sørensen, ank. til Swansea 23. Marts. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 23. Marts. — Hengest, Harder, ankom hertil 26. Marts. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Rotterdam 25. Marts til Swansea. — Kasan, Hansen, ankom til London 27. Marts. — Kentucky, Staal, ankom til New Orleans 21. Marts. — Kiew, Christiansen, ank. til Hamburg 27. Marts. — Kursk, Gommessen, ankom til Windau 27. Marts. — Leopold II, Meyer, pass. Gibraltar 24. Marts for Genua. — Loire, Caignou, ank. til Bordeaux 20. Marts. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 22. Marts. — Louisiana, Andresen, ankom til Filadelfia 22. Marts. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 10. Marts til Boston. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 22. Marts. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 27. Marts. — Nicolaj II, Lissner, passerede Port of Ness 24. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 23. Marts. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Reval 25. Marts. — Omsk, Jonsen, afgik herfra 27. Marts til Libau. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 26. Marts. — Perm, Christensen, ank. hertil 26. Marts. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 21. Marts. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 26. Marts. — Rita, Schibbye, ankom til Pillau 26. Marts. — Seine, Dampt, ank. til Windau 26. Marts. — Texas, Andersen, afgik herfra 27. Marts til Stettin. — Tiber, Wiencke, pass. Gibraltar 23. Marts hertil. — United States, Wulff, pass. Exeter 26. Marts for New York. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 23. Marts. — Vendsyssel, Petterson, pass. Brunsbüttel 28. Marts for Korsør. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau 27. Marts for Antwerpen. — Marie afgik herfra 24. Marts til Manchester via Stettin. — Vadse afgik fra Manchester 25. Marts til Liverpool. — Fix afgik herfra 27. Marts til Manchester via Stettin. — Gambetta ankom til Bergen 27. Marts. — Echo ankom til Stockholm 26. Marts.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Antwerpen 23. Marts. — Frode, Meyer, ankom til Libau 20. Marts. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Libau 27. Marts. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Rosario 22. Marts. — Erik II, Mahncke, afgik fra Reval 25. Marts. — Knud II, Hansen, afgik fra Buenos Ayres 22. Marts. — Danmark, Kraemer, ankom til Newcastle 26. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Rotterdam 28. Marts. — Skjold, Risø, afgik fra Sunderland 25. Marts. — Magnus, P. L. Petersen, afg. fra South Shields 23. Marts. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Stettin 27. Marts. — Svend II, Riber, ank. til Buenos Ayres 8. Marts. — Harald, Hveysel, ankom til Oporto 13. Marts.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Korsør 27. Marts. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Königsberg 21. Marts.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afgik fra Blyth 24. Marts, bestemt til Neufahrwasser. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Blyth 23. Marts, bestemt til Pillau. — Hamlet, Reese, ankom til Danzig 24. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Kbhvn. 22. Marts. — Rolf, Olsen, ank. til Libau 24. Marts. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afgik fra Sunderland 24. Marts, best. til Stettin.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Torre del Mar 21. Marts. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Libau 22. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Port Glasgow 16. Marts. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Odessa 18. Februar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Sunderland 26. Marts, best. til Swinemünde. — Russ, Rasmussen, ankom til Tunis 25. Marts. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Dunkerque 23. Marts. — Peter Mørch, Jørgensen, ank. til Shields 17. Febr.

**Helmdal.** Anine, Leth, afgik fra Barry 24. Marts. — Kamma, Løffer, ank. til Huelva 22. Marts. — Elna, Rathje, ank. til Barcelona 26. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Huelva 24. Marts. — Helga, Møller, afgik fra Swansea 23. Marts. — Therese, Pedersen, ankom til Sunderland 27. Marts. — Simone, Olsen, ank. til Nizza 25. Marts. — Jeanne, Lagesen, ankom til Tunis 23. Marts.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Mahgia 28. Marts.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Christiania 22. Marts, ank. til Sunderland 25. Marts. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Ghent 26. Marts, bestemt til Leith. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra South Shields 24. Marts, ank. til Bremen

28. Marts. — Nordseøen, Gram, afgik fra Esbjerg 25. Marts, bestemt til Antwerpen. — Nexos, Basse, afg. fra Blyth 22. Marts, ankom til Nykjøbing F. 26. Marts. — Nora, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 23. Marts, ankom til Aalborg 26. Marts. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Esbjerg 27. Marts, best. til Antwerpen. — Napoli, Christensen, afgik fra Pomaron 24. Marts, bestemt til Hull. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Aalborg 23. Marts, ank. til Middlesbro 27. Marts. — Dagmar, Hansen, afgik fra Reval 26. Marts, bestemt til Rouen. — Neptun, Knudsen, afg. fra South Shields 24. Marts, ankom til Methil 25. Marts. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Esbjerg 23. Marts, ank. til Hamburg 24. Marts. — Alfa, Iversen, afg. fra Castro Alen 22. Marts, ankom til Rotterdam 27. Marts.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Methil 27. Marts. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Rotterdam 29. Marts, best. til Garston. — Mary, Larsen, ankom til Ystad 28. Marts.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Methil 28. Marts.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til Port du Bouc 26. Marts.

**Nordseøen.** Kronprins Frederik, Andersen, ankom til Kbhvn. 20. Marts. — Nordland, Petersen, afgik fra St. Thomas 6. Marts. — England, Andresen, ank. til Holtenau 27. Marts. — Holland, Poulsen, ankom til Libau 28. Marts. — Rusland, Møller, ankom til Slesvig 28. Marts.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra Shields 13. Marts. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Libau 23. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Libau 15. Marts.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Kbhvn. 23. Marts, ankom til Sunderland 26. Marts.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 27. Marts, best. til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Newcastle 22. Marts, ank. til Stettin 27. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Hamburg 28. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Sunderland 25. Marts. — Fredensborg, Lund, ankom til Newcastle 26. Marts. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Sfax 27. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Newcastle 23. Marts, best. til Spezia. — Kronborg, Hveissel, ankom til Saigon 25. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 26. Marts. — Skanderborg, Jensen, ankom til Livorno 26. Marts. — Søborg, Fischer, ankom til Blyth 18. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Dunkerque 27. Marts. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Riga 28. Marts, bestemt til London.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Sevilla 23. Marts. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 26. Marts. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 9. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Libau 27. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til Glasgow 26. Marts. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Dunkerque 28. Marts, bestemt til Sunderland. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Porman 27. Marts, best. til Middlesbro. — Vordingborg, Petersen, ankom til Ghent 28. Marts.

**Neptun.** Jægersborg, Larsen, afg. fra Riga 27. Marts, bestemt til Dunkerque. — Kallundborg, Lund, afgik fra Algier 27. Marts, best. til Oran. — Dansborg, Kühl, ank. til Livorno 27. Marts.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Svendborg 27. Marts.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Rotterdam 28. Marts, bestemt til Sunderland. — Helene, Jensen, afgik fra Blyth 22. Marts, ankom til Kjøbenhavn 26. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 25. Marts, best. til Neufahrwasser. — Agnete, Sørensen, ank. til Newcastle 24. Marts. — Hermia, Petersen, afg. fra Kiel 26. Marts. — Alice, Hansen, afg. fra Aarhus 24. Marts, ank. til Burntisland 27. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Fredericia 27. Marts. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 24. Marts.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, ankom til Galveston 20. Marts. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Galveston 21. Marts. — St. Thomas, Prahl, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — St. Domingo, Koch, afgik fra Vigo 19. Marts. — Nordland, Pedersen, afgik fra St. Thomas 7. Marts. — London, Krogh, ankom til Galveston 25. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Port Arthur (Texas) 25. Marts.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Port Said 23. Marts. — Siam, Jensen, afg. fra Suez 8. Marts. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Zwijndrecht 27. Marts.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ank. til Horsens 26. Marts. — Erindring, Hansen, ankom til Burntisland 26. Marts.



**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rufisque 25. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Rotterdam 23. Marts. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Aarhus 24. Marts. — N. G. Petersen, Rasmussen, ank. til London 28. Marts. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Gambia 27. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Libau 20. Marts. — H. C. Andersen, Albertsen, afg. fra Rotterdam 28. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Libau 19. Marts. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Tyne 18. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Buenos Ayres 18. Marts. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Rufisque 18. Marts. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Rufisque 20. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til St. Vincent 23. Marts.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Libau 24. Marts. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Blyth 27. Marts, best. til Aarhus. — Clara, Villadsen, ank. til Boness 28. Marts. — Axel, Damm, afg. fra Ghent 29. Marts, best. til West Hartlepool. — Erik, Steen, ank. til Libau 28. Marts. — Svend, Bønnelycke, ank. til Libau 21. Marts. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Messina 24. Marts. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afg. fra Libau 24. Marts, best. til Newhaven. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Catania 24. Marts, best. til Hamburg.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Plymouth 21. Marts. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Libau 25. Marts, best. til Rouen.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Aalborg 24. Marts, best. til Bangkok, ankom til Antwerpen 27. Marts. — Egholm, Winther, afg. fra St. Nazaire 14. Marts, bestemt til Gr. Bassam. — Katholm, Arnesen, afgik fra St. Louis du Rhone 27. Marts, best. til Rufisque.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Marie, Jørgensen, ank. til Cardiff 20. Marts. — Veset, Kofoed, ankom til Midlesborough 23. Marts. — Neptun, Kjeller, ankom til København 24. Marts. — Argus, Holm, ankom til Randers 25. Marts. — Freja, Bech, ankom til Pillau 25. Marts. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Fakse 26. Marts. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Stolpmünde 26. Marts. — Amalie, Nielsen, ankom til Pillau 27. Marts.

**Svendborg.** Laura, Petersen, ankom til Gøteborg 21. Marts. — Marie, Olsen, ankom til Hull 21. Marts. — Hans Emil, Hansen, ankom til Fowey 20. Marts. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Danzig 20. Marts. — London, Andersen, ankom til Exeter 20. Marts. — Kruse, Larsen, ankom til London 21. Marts. — Pallesen, Jensen, ankom til Fecamp 20. Marts. — Rossing, Larsen, ankom til Southampton 20. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Courseilles 21. Marts. — Alma, Hansen, ankom til Abbeville 22. Marts. — Erik, Christensen, ankom til Dunkerque 21. Marts. — Maagen, Jensen, ankom til Anstruther 21. Marts. — Neptunus, Jensen, ankom til Drøbak 22. Marts. — Olga, Rasmussen, ank. til Frederikstad 22. Marts. — Fulvia, Nielsen, ankom til Gøteborg 22. Marts. — Martin, Hvenegaard, ankom til Visby 22. Marts. — Gæa, Petersen, ankom til Penzance 22. Marts. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Frederikstad 23. Marts. — I. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Kragerø 22. Marts. — Christian, Jørgensen, ank. til Faaborg 22. Marts. — Roska, Larsen, ankom til Blyth 23. Marts. — Skirner, Pilegaard, ankom til Courselles 22. Marts. — Fanny, Hansen, ankom til Dundee 22. Marts. — Insulaneren, Nielsen, ank. til Leith 23. Marts. — Jens, Eriksen, ank. til Leith 22. Marts. — Venus, Jensen, ank. til Hull 22. Marts. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Barfleur 23. Marts. — Saga, Clausen, ank. til Slesvig 23. Marts. — Gefion, Rasmussen, ankom til Kristiania 23. Marts. — Trier, Rasmussen, ank. til Tayport 23. Marts. — Dana, Rasmussen, ank. til Grangemouth 22. Marts. — Mercur, Lund, ankom til Weymouth 23. Marts. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Fowey 24. Marts. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Oskarshamn 24. Marts. — Lindhardt, Madsen, ankom til Nakskov 25. Marts. — Magnet, Gommesen, ank. til Drammen 24. Marts. — Dagny, Rasmussen, ank. til Santos 24. Marts. — Valborg, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 25. Marts. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til St. Ybes 24. Marts. — Lilly, Rasmussen, ankom til Inverness 24. Marts. — Elise, Andreassen, ankom til Boness 24. Marts. — Jørgen Larsen, Nielsen, ank. til Concarneau 24. Marts. — Fortuna, Christiansen, ankom til Rye 25. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Brest 26. Marts. — Hansine, Nielsen, ankom til Memel 27. Marts. — Haabet, Andreassen, ankom til Grangemouth 27. Marts. — Valkyrien, Hansen, ank. til Nyborg 24. Marts. — Noah, Poulsen, ankom til Porsgrund 25. Marts. — Nanna, Baagøe, ankom til Plymouth 25. Marts.

**Ærø.** Maagen, Mortensen, ankom 20. Marts til Sunderland. — Laura, Jensen, ankom 20. Marts til Delfzyl. — Hildur, Andersen, ankom 21. Marts til Kbhvn. — Thyra, Rasmussen, ank. 21. Marts til Gibraltar. — Norden, Rasmussen,

ankom 20. Marts til Kristiania. — Vera, Rasmussen, afgik 18. Marts fra Leith til Masnedsund. — Paket, Friis, ankom 19. Marts til Kjøbenhavn. — Apollo, Albertsen, ankom 20. Marts til Holtenau. — Eos, Christensen, ankom 21. Marts til Frederikstad. — Caroline, Eschen, ank. 21. Marts til Lysekil. — Zephyr, Hansen, ank. 14. Februar til Maracaibo. — Alf, Rasmussen, ankom 24. Marts til Skien. — Hekla, Jørgensen, ank. 22. Marts til Bandholm. — Alma Marie, Hansen, passerede 21. Marts Portland Bill for London. — Lauritz, Folmer, ank. 24. Marts til Rødvig. — Johanne, Stegmann, ank. 23. Marts til Odense. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 23. Marts til Bridgeness. — Chr. H. Rasmussen, Rasmøsen, ankom 21. Marts til London. — Diana, Hansen, ank. 24. Marts til Larvik. — Svip, Jensen, ankom 24. Marts til Bogense. — Nathalia, Eriksen, ank. 24. Marts til Halmstad. — Immanuel, Bager, afgik 24. Marts fra Karrebæksminde. — Svanen, Mølmann, afg. 24. Marts fra Stege. — Bien, Petersen, ankom 23. Marts til Odense. — Yrsa, Bay, ank. 23. Marts til Figueira. — Arietis, Andersen, ank. 24. Marts til Halmstad. — Bølgen, Friis, ankom 25. Marts til Swinemünde. — Skandia, Hay, ankom 25. Marts til Portleven. — Anne, Rosenbeck, ankom 25. Marts til Larvik. — Immanuel, Schmidt, ankom 24. Marts til Skien. — Anna, Frederiksen, ank. 25. Marts til Rio Grande. — I. Koefoed, Andersen, passerede 25. Marts St. Nazaire for Nantes. — Alberttha, Kromann, ankom 27. Marts til Grangemouth. — Olga, Jørgensen, ankom 27. Marts til Halmstad. — Skirner, Rasmussen, ankom 26. Marts til Leith. — Clara, Hermansen, afgik 25. Marts fra Skjelskør til Cadix. — Dronning Louise, Caspersen, ankom 26. Marts til Memel. — Hans, Boye, ankom 26. Marts til Portcastres (Vestindien). — Enigheden, Friis, afgik 25. Marts fra Frihavnen til Drammen. — Haabet, Rasmussen, ankom 23. Marts til Frihavnen. — Activ, Nielsen, ankom 22. Marts til Strømstad. — Sofie, ankom 22. Marts til London. — Gertrud, Bager, ankom 27. Marts til Blyth.

## Emil G. v. Høveling, Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Eneforhandler: EINAR H. PETERSEN

Telefoner: 915 — 18,546.

Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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.** Klokketønden „Falske Bolsax“ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

**Østersøen. Bøgestrøm.** Klokketønden „Bøgestrøm“ er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

**Smaalands-Farvandet. Kirkegrund.** Klokketønden „Kirkegrund“ er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

**Farvandet S. for Fyen. Svendborg.** Den røde Lanterne paa Dampskibsbroen i Svendborg Havn er atter flyttet ud paa Brohovedet.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Tyskland. Danziger Bugt.** I Danziger Bucht og omliggende Farvande foretages Sommerafmærkningen i den nærmeste Tid.

**Neufahrwasser.** Ved Neufahrwasser og omliggende Farvande er Sommerafmærkningen foretaget.

Fyrskibet „Adler Grund“ giver nu Taagesignal med Sirene, der hver 106 S. giver To-Stød, Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 100 S.

Med stormende Vejr er Fyrets Højde kun 25 Fod, Synsvidden 10 Kml.

**Kieler Fjord.** Fra 11te April til 3dje Juni 1905 afholdes fra Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fm. til Kl. 3 Em. Skydeøvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses mod V. af en Linje i Nord fra Bülk og Kysten mellem Friederichsort og Bülk, mod N. af en Linje i Ø. og V. gennem Fyrskibet „Stollergrund“, mod Ø. af en Linje i N. fra Schönberg Kirke og mod S. af Linjen fra Friederichsort Fyr til Korügen Bro. Naar der skydes, hejses rødt Flag ved Bülk Fyr, paa Fyrskibet „Stollergrund“ og Friederichsort Fyrtaarn samt fra Fortet, hvorfra der skydes, og Pladsen er da spærret for alle Skibe. Postdamperne undtagne. Mellem Kl. 9—10 og 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> skydes ikke, og der hejses da sort Flag paa de ovennævnte Steder samt paa Düsternbrook. Natten efter den 1ste, 2den, 3dje og 4de Maj fra Kl. 8 Aften til Kl. 2 Morgen, samt den 2den og 3dje Juni fra Kl. 8 Fm. til Kl. 2 Em. er Pladsen spærret for al

Sejlads, Postdamperne undtagne. Fartøjer ligger ude, Anvisninger skal ubetinget følges.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Den 20de Marts. 57° 38' N. Br. 6° 7' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad, 3 & 4 Fod over Vandet.

**Tyskland. Helgoland.** Ved Helgoland er Sømærkerne nu forandret.

**Jade.** I Jade er Dybden nu saaledes i følgende Retninger og Afstande fra Tønde AJ/2: i N. 79° V., 3½ Kbl., 38 Fod, i S. 85° V., 1 Kbl., 35 Fod, i S. 13° Ø., 1 Kbl., 35 Fod, og i S. 32° Ø., c. ½ Kbl., 35 Fod.

I Blauze Balje er Tønde B/A flyttet og ligger i 19 Fod, paa 53° 47' N. Br. 7° 59' 29" Ø. Lgd., og Tønde B/1 i 10 Fod, paa 53° 47' 30" N. Br. 7° 59' 31" Ø. Lgd.

**Holland. Oostfriesische Gatje. Ems.** I den S.-lige Del af Oostfriesische Gatje er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Sort Lystønde G 4 er flyttet til 53° 20' 7" N. Br. 7° 0' 29" Ø. Lgd. i 24 Fod Vand. Rød Vager G D er flyttet til 53° 20' 54" N. Br. 6° 59' 43" Ø. Lgd. i 24 Fod Vand. Rød Vager G E er flyttet til 53° 20' 1" N. Br. 7° 0' 25" Ø. Lgd. i 24 Fod Vand. En sort Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mærke 4 S., mærket G 3 a, er i 27 Fod Vand udlagt paa 53° 21' 2" N. Br. 6° 59' 51" Ø. Lgd. 2½ Kbl. N. for Lystønde G 4 skyder Middelploaet sig ud med 13 Fod Vand i Linjen mellem Lystønderne G 3 og G 4. Mellem Farvandet Midte og de røde Tønder er der ikke under 21 Fod.

**Zeegat van Terschelling. Noordoostgat. Thomas Smitgat.** I Thomas Smitgat er den mindste Dybde nu 11½ Fod. Ved Vraget af Damperen „Livadia“ er udlagt en stump Vragtønde.

**Zeegat van Texel. Malzwin.** I Malzwin er en Sømineøvelsesplads afmærket saaledes: S.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumpstønde med Kryds, i Mærket: Kijkduin Fyrtaarn midt mellem Katholsk Kirke og Helder Kirke, 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd.; Ø.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumpstønde med Kryds, i samme Mærke, 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd.; N.-Spidsen med den rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr 1 med Diamant ved Bollen, og V.-Spidsen af Minekranen „Mercur“ eller et Dampfartøj. Naar disse har højest rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads. Paa Texel Red er til Brug ved Sømineøvelserne udlagt to røde Spidstønder tæt ved S.-Kysten.

**Zuiderzee. Enkhuizen. Krabbersgat.** I Krabbersgat er et Fartøj sunket i 12 Fod Vand, c. ½ Kbl. fra Kysten. Det er afmærket med en Vragtønde og om Natten med de sædvanlige Lanterner. 52° 41' 57" N. Br. 5° 17' 34" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Schouwenbank“ er nu midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib.

Et Vrag med en Mast over Vandet ligger 4 Kml. ØNØ. fra Fyrskibet „Schouwenbank“. 51° 49' N. Br. 3° 33' Ø. Lgd.

**England.** Taagesignalet i Fyrskibet „Cross Sand“ er nu forandret. Et Taagehorn giver Et-Stød hver 10 S., Stød 4 S., Pause 6 S.

**Skotland. Buchan Ness.** Omtrent den 24de April 1905 oprettes Taagesignal ved Buchan Ness Fyr. En Sirene giver da hver 2 Minutter tre hurtig paa hinanden tælgende Stød, hvoraf de to første har en dyb, det sidste en høj Tone. 57° 28' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Søfarende advares atter mod at stole paa at kunne høre noget Taagesignal eller paa at kunne høre begge Toner i et Signal med høje og dybe Toner.

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

**England. Dover.** Dover Pier Works Fyrskib er nu flyttet 3 Kbl. N. 58° Ø. hen og ligger i 9 Fv. Vand 8, Kbl. S. 87° Ø. fra det grønne Blinkfyr paa Prince of Wales (Commercial) Pier. Skibets Kæder strækker sig i NØ. t. Ø., 210 Fv. og i SV. t. V. og SØ. t. S., 150 Fv.

**Channel Islands. Alderney. Clonque Fort.** Clonque Fort Baake vedligeholdes ikke mere, da den kun tjener som Mærke for Pierre au Vraix Beliggenhed, men ikke til at gaa fri af Grunden. 49° 42' N. Br. 2° 14' V. Lgd.

**Bristol Channel. Watchet Harbour.** Det røde faste Fyr paa Yderenden af V.-Bølgebryderen ved Watchet Harbour er ombyttet med et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mærke 3 S. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Fyret er formærket over Havnen. Rødt, 16 Fod højt Taarn. Fyret vises, naar der under Flodtid er mindst 8 Fod og under Ebbetid mindst 10 Fod i Havneindløbet og dette er frit mellem Piererne. Det grønne Fyr paa Yderenden af Ø.-Bølgebryderen er slukket.

En sort Ballon hejst paa Masten paa Yderenden af V.-Bølgebryderen har samme Betydning som det tændte Fyr. 55° 11' N. Br. 3° 19' V. Lgd.

**Skotland V.-Kyst. Tiree SØ.-Kyst. Bo Beg Rock.** Den sorte Stumpstønde ved Bo Beg Rock er permanent inddraget. 56° 26' N. Br. 6° 53' V. Lgd.

**Skerryvore og Sgeirmaoile.** Taagesignal gives nu med Et-Knald hver 5 Minutter ved Skerryvore og Sgeirmaoile Fyr.

**Hebrider. Butt of Lewis.** Midt i Juli 1905 forandres Butt of Lewis hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Et-Blink. Arbejdes begyndes i Maj, da det nuværende Fyr slukkes og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes. 58° 31' N. Br. 6° 16' V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. Bantry Bay. Berehaven.** Vraget af Fartøjet „Ariel“ ligger sunket i det V.-lige Indløb til Berehaven ½ Kbl. N. 19° Ø. fra Stagen paa Colt Rock. 51° 38' N. Br. 9° 55' V. Lgd.

**Galway Bay. Straw Island.** Straw Island røde, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser. 53° 7' N. Br. 9° 37' V. Lgd.

**Irland N.-Kyst. Inishtrahull.** Paa Inishtrahull V.-lige, 136 Fod høje Top, ½ Kml. S. 81° V. fra Fyrtaarnet, gives nu Taagesignal med Sirene, som hver 2 Minutter giver et langt og et kort Stød saaledes: Stød 5 S., Pause 2½ S., Stød 2½ S., Pause 1 Minut og 50 Sekunder. 55° 25' N. Br. 7° 14' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Lough Larne. Barr Point.** Paa Yderenden af Barr Point gives Taagesignal nu med Klokke, hvorpaa gives Et-Slag hver 10 S. Klokken er ophængt i et 39 Fod højt Gittertaarn, 5, Kbl. N. 40° Ø. fra Farres Point Fyr. 54° 51' N. Br. 5° 46' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chenal du Four.** Vraget, som laa sunket SSV. for Baaken paa Grande Vinotière, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

**Nova Scotia. Strait of Northumberland. Pictou Island V.-Ende.** Fyret, der ved Skibsfartens Aabning 1905 skal tændes paa Pictou Island V.-Ende, bliver indtil videre et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Et-Blink.

**New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. Pessamaquoddy Bay. St. Andrews Barre. Navy Island.** Paa Ø.-Enden af Navy Island Ø.-lige Barre, paa den gamle Baakes Plads, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 33 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Hvidt, firkantet, 35 Fod højt Fyrhus med rødt Tag. 45° 3' 30" N. Br. 67° 2' 13" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bay. Craighill Channel.** En vandret stribet Spirtønde er i 20 Fod Vand udlagt tæt N. t. V. for Vraget af „Willie J. Gibson“, ¾ Kml. N. 6° Ø. fra Craighill Channel Lower Entrance Klokkestønde Nr. 2.

**Virginia. Elizabeth River. Norfolk. Lambert Point.** Taagesignalet paa Lambert Point, paa Yderenden af Jernbane Kulpierten, gives nu med en ny Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Cette.** Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Frontignan Mole er ombyttet med et nyt, der brænder permanent. Flammens Højde: 43 Fod. Synsviddens: 3½ Kml.

Damperen „Planier“ er sunket i 8 Fv. Vand, 1¼ Kml. Ø. for Fyret paa Molen Saint Louis. Masterne er over Vandet. En grøn Spidstønde er udlagt tæt ved Vraget. 43° 23' 49" N. Br. 3° 43' 51" Ø. Lgd.

**Sicilien N.-Kyst. Milazzo.** Ved Milazzo Havn er Uddybningsarbejderne udsat og Maskinen inddragen.

**Østerrig-Ungarn. Istrien. Porer. Pericolosa.** Pericolosa Fyrbaake, 1½ Kml. S. 20° Ø. fra Øen Porer er ødelagt. Et Fartøj, der viser Fyr, skal udlægges paa Stedet.

**Selve-Ulbo.** Mellem Øerne Selve og Ulbo er udlagt et Telegrafkabel, fra Bugten Nozdre til Bugten Sirokibok. Dets Retning er angivet ved smaa Taarne paa Kysten. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablet.

**Rusland. Sortehav. Poti.** Ved Poti Havn er følgende Forandringer foretaget:

En Bølgebryder 2, Kbl. lang i N. 21° V. er bygget fra et Punkt paa den gamle N.-Mole, der ligger 2¼ Kbl. N. 12° Ø. fra S.-Molens Hoved. En Baake, hvorfra vises to blaa, faste Fyr, skal opføres paa denne Bølgebryders N.-Ende. Den gamle N.-Mole er tæt inden for den ny Bølgebryders Inderende borttaget paa c. 1 Kbl., hvorved det ny Indløb til Havnen er dannet.

To grønne, faste Ledefyr er tændt paa Land S. for Bion Flod. Forfyret staar 3¼ Kbl. S. 49° Ø. fra S.-Molens Hoved og Bagfyret c. ¼ Kbl. S. 19° Ø. fra det. Holdt overet leder de langs den ny Bølgebryder gennem det ny Havneindløb.

To røde, faste Ledefyr er tændt paa Land N. for Havnen. Forfyret staar 6, Kbl. N. 39° Ø. fra S.-Molens Hoved og Bagfyret c. ¾ Kbl. S. 84° Ø. fra det. Holdt overet leder de N. om den ny Bølgebryder.

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Midtmolens Hoved og et andet ved Havnens SØ.-Bøjning, 2¼ Kbl. S. 80° Ø. fra S.-Molens Hoved.

De gamle røde, faste Ledefyr for det gamle Løb er slukket, og det gamle Indløb skal lukkes. S.-Molens Hoved: 42° 9' 15" N. Br. 41° 37' 2" Ø. Lgd.

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

**Birma. Bay of Bengal.** Fyrskibet „Krishna“ er atter udlagt paa Station og Fyrskibet „Martaban“ inddraget. 15° 37' 5" N. Br. 95° 36' 5" Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Hong Kong. Mawan Island. Kap Shui Mun (Kap Sing Mun).** Den 1ste April 1905 ombyttes de to hvide, faste Fyr paa Mawan Island V.-Pynt med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid Mast ved et hvidt Fyrhus. 22° 21' N. Br. 114° 3' 2" Ø. Lgd.

### INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Marts 1905. — Det forenede Dampskibsselskab. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Orlogsmarine og Handelsmarine. — 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 <sup>mm</sup> 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.

### 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.

### Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



### 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.

## 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“.

## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler, specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler er i Brug over hele Verden.

Enkelt-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

Paa

## Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 207. Odense-Fjord. Maalestok: 1:25,000. Pris paa Papir Kr. 1,00.

I ny Udgave (større Rettelser):

Kort Nr. 55. Island og Færøerne. Maalestok: 1:1,150,000. Udgave 1905. Pris paa Kortlærred Kr. 3,67, paa Papir Kr. 2,67.

Kort Nr. 189. Islands Østkyst. Langanes—Vestrahorn (1 1/2 Blad). Maalestok: 1:250,000. Udgave 1905. Pris paa Papir Kr. 3,00.

Følgende Kort annulleres:

Kort Nr. 109. Østersøen, mellemste Del (2 Blade). Maalestok: 1:450,000.

Kort Nr. 110. Østersøen, nordlige Del (2 Blade). Maalestok: 1:430,000.

Kort Nr. 170. Odense-Fjord. Maalestok: 1:40,000.

Paa

## Søkort-Arkivet

sælges:

Tavle med „Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Redningsapparaterne“. Pris Kr. 3,50.

Aktieselskab.

Fra d. 30. Marts—5. April.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.  
Godsindlevering se nedenfor.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Svendborg, Faaborg og Assens** [Horsens] 5 Eftm.  
Til **Kjertemlnde, Nyborg og Rudkjøbing** [St. Knud] 5 Eftm.  
Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til **Vejle**, anløbende **Seiersø** paa Returen om Lørdagen [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**.  
Til **Stettin** [Hjelm] Eftm. fra Larsens Plads (kun for Gods).  
Til **Køningsberg** [Baron Sjernblad] Eftm. fra Frihavnen.  
Til **London** [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads. (Blaa Pakhus).  
Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M.** [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Em. (kun for Gods).  
Til **Island** [Holar] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.  
Til **Stettin** [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamborg** [Maja] Eftm.  
Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 Eftm.  
Til **Antwerpen** [Valdemar].  
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 [H. P. Prior] 3 Eftm.  
Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.  
Til **Christiania** anl. **Horten** for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.  
Til **Færøerne** (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.

**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 **Stege, Kallehave og Præstø** [Aalborg] 7 Aften.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.

**Tirsdag.**

Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **Gøteborg** [Hjelm] 6 Eftm. fra Toldboden (kun for Gods).  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

**Onsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
Til **Windau** [Esbarn Snare] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

**Torsdag.**

Til **Frederikshavn, Horten og Christiania** [Aarhus] 3 Eftm.  
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 **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssund og Trondhjem** [Riberhuus] 8 Morg. fra Larsens Plads.  
Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamborg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Til **Køningsberg** [Baron Sjernblad] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		68	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	77	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		57	57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82
Hejmdal.....		94	96
Østasiatiske.....	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen.....	25	24	29
Gorm.....		80	—
Torm.....		—	90
Inga.....		68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75
Cimbria.....		72	95
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		24	30
Foren. Bugser-Selsk.....		60	62
Dansk-russisk Dampsk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		99	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	143 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	115 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116
Burm. & Wain.....	92	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Helsingørs Jærnsk.....		94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	181 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	181 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	181 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

**Vekselkurser d. 29. Marts 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.65	—

**Notering paa Berlins Børs d. 28. Marts 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.10
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.90
5 % Mexikanske 1899.....	102.80
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Kjøbenhavn“ 10,000, „Dannebrog“ 10,000, „Østas. Komp.“ 176,000, „Foren. Dampsk.“ 86,000, „Urania“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Danmark“ 22,000, „Carl“ 20,000, „Union“ 2,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Lods i Sommeren</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></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 Slanger 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>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforudsæn.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></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 begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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. Færvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende 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.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter 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.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekrantil Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 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.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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 Østsiden.
<b>Struer.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Læs. <b>Vand</b> haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalerbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903.  <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**Kjøbenhavns  
 Flydedok og Skibsværft.**

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

**Foreningen til Søfartens Fremme**

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandag den 10de 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 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1905.

**A. B. Münter**  
 Formand.

Enhver Sømand bør eje

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

at  
 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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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.



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**F. C. GAMST & SØN,**  
 64, Vildersgade 64,  
 udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
 Forretningen grundlagt 1847.

**ELI OHLIN**

C. Sørensens Eftf.  
 Urmager.  
 Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
 Stort Lager af  
 Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
 Kikkerter, Barometre,  
 Termometre, Brillor samt Kæder.  
 Reparationer udf. billigt.

**Prøv engang**

Albert B. Cohn's kontrollerede (s: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine;** anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødt til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 81622  
 Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

**J. KOEFOED**  
 Faxø Ladeplads  
 Skibsbyggeri. Træskæreri.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
 (Anton Hansen),  
 Skibsproviantsforretning,  
 Urtekram- & Farvehandel.  
 Havnegade 37, Nakskov.

**Dampbaad til Salg.**

En Dampbaad, bygget af Jærn med Kahyt, den maa have c. 70 Passagerer, 8 Hestes Maskinkraft, er billig til Salg.  
 Billet, mrk.: „Dampbaad“ modtager Bladets Kontor.

**Levering af Søsten.**

Tvangs- og Arbejdsanstalten paa Ladegaarden behøver c. 250 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres efter Betingelser, som ligger 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, der er bemyndiget til at afslutte Handlerne, vil tilstille dem, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse derom.

Københavns Magistrat, den 1. Marts 1905.

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening**

afholder ekstra-ordinær Generalforsamling, Fredagen den 14. April d. A. i Odense. Dagsordenen samt Tid og Mødested vil nærmere blive bekendtgjort.

Kjøbenhavn, den 29. Marts 1905.

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

**Dansk-Russisk Dampskibsselskab**

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 6. April Kl. 8 i Hotel Phønix, Bredgade.

Dagsorden:

1. Beretning over Virksomheden i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for 1904.
3. Eventuelle Forslag om Forandring af Vedtægterne.
4. Eventuelt Forslag om Optagelse af et nyt Prioritetslaan.
5. Valg af Bestyrelse og Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres daglig fra Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Bredgade 36.

**De private Assuranceurer lim.**

i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter 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.





**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## 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.)

**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“.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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.

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## 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.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. April 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.

**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 Holzapfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560.  
International Komposition 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



**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.

## A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

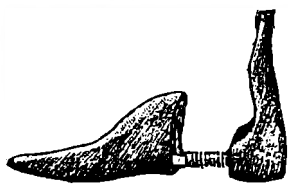
Vi fremhæve vor prisbelønnede

**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

## 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,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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.**

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Havnegade 3 St.

Copensure

Telefon-Nr.

42

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Tæffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

**Berg & Larsen**

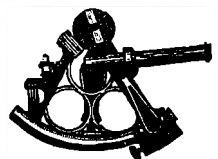
forhen Martin Nilsson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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



Med CERTIFICAT

90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

Kjøbenhavn, d. 6. April 1905.

Den i Mandags afsluttede Rigsdagssamling har for Skibsfarten haft sin største Interesse ved, at Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring i den er gennemført, hvorefter det vil træde i Kraft som Lov senest d. 1. April 1906. Vi anser det ikke for nødvendigt her at give nogen Oversigt over Lovens Indhold, som vi i Hovedtrækkene tør forudsætte bekendt for vore Læsere. Vi kan nøjes med at henvise til vore udførlige Redegørelser her i Bladet d. 13. Oktober f. A. og d. 2. Marts i Aar; desuden antager vi, at der vil blive Adgang for alle Interesserede til gennem Skibsfartens Organisationer at faa Eksemplarer af Loven.

Vi tror, at Loven, som den nu foreligger, vil blive modtagen med Tilfredshed, baade af Rederne og af de Forsikrede. For disse sidstes Vedkommende er dette jo naturligt nok, idet Loven yder dem et stort Gode, som de ikke har haft før; og for Redernes Vedkommende er det en Følge af det nøje Samarbejde, der under Lovforslagets Udarbejdelse har fundet Sted mellem Indenrigsministeriet og Skibsfartens ledende Organisation, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og den Imødekommenhed, som Folketingets Udvalg om Lovforslaget indtog overfor Fællesrepræsentationens Ønsker om Ændringer i dette. Loven er derved kommen til at foreligge i en Form, der tager Hensyn til alle de Interesser, den berører, og saa vel Regering som Rigsdag vil sikkert erfare, at en Lov, der er blevet til paa denne Maade, har de bedste Betingelser for at blive ført ud i Livet med de gode Virkninger, man ønsker den skal have. Der er Grund til nu, da dette Lovarbejde er afsluttet, med Anerkendelse at fremhæve den imødekommende Holdning, som Indenrigsministeriet, Arbejderforsikrings-Raadet og Rigsdagen har indtaget overfor Skibsfarten i denne Sag. Og indenfor Skibsfarten vil det være paa sin Plads i denne Forbindelse at nævne Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart som den Institution, der ikke alene foranledigede, at Regeringen i sin Tid tog Sagen op, men ogsaa, hvad der er ulige væsentligere, med saa god Virkning deltog i det omfattende Arbejde, der er gaaet forud for Lovens Tilblivelse.

Naar vi altsaa mener, at Loven er tilfredsstillende, betyder dette jo ikke, at den er fejlfri. Særlig maa vi nu som tidligere fremhæve, at man kun ved samtidig at træffe en lovordnet Organisation af baade Søfolkenes Syge- og Ulykkesforsørgelse kunde have naaet et fuldt ud tilfredsstillende Resultat. Loven erkender, at gennem Søloven har Rederne Byrder og Søfolkene Goder, som andre Arbejdsgivere og Arbejdere ikke har, og for at stille dem lige med disse, nedsætter den de Erstatningssummer, der af Rederne skal udredes, naar der indtræffer Ulykkestilfælde, der medfører Invaliditet eller Død. Vi har fremdeles vore Tvivl om, at særlig de Forsikrede vil blive tilfredse med denne Ordning; vi tror vedblivende, at de vilde have foretrukket at yde et Bidrag til deres Sygeforsørgelse, fremfor at de eller deres Efterladte skal have lavere Erstatninger end andre Arbejdere eller disses Efterladte i Tilfælde af Invaliditet eller Død; og selve Sygeforsørgelsen kunde da være blevet helt organiseret, medens der jo nu er Forhold, under hvilke den af Sygdom ramte Sømand

hverken er forsørgt i Kraft af Sølovens eller af Ulykkesforsikringslovens Bestemmelser og som Regel ikke heller er eller kan være Medlem af nogen Sygekasse. Imidlertid forekommer det os at være en Fordel ved Loven, at den intetforegriber med Hensyn til en endelig Ordning af Sygeforsørgelsen, saaledes at Vejen er aaben for Tilvejebringelsen af en saadan samlet Organisation af den hele Forsørgelse, som man fra Skibsfartens Side stedse har arbejdet for. I det hele vil det være af stor Betydning, hvorledes Loven fra Redernes Side nu vil blive ført ud i Livet. Til denne Side af Sagen skal vi komme nærmere tilbage.

Ved Grosserer-Societetets Generalforsamling d. 30. Marts udtalte Formanden, Etatsraad Frantz Th. Adolph, følgende i Anledning af Formandsskiftet i Sø- og Handelsretten:

„Som det vil være d'Hrr. bekendt, fratræder Retsformand Madvig lige i disse Dage sin Post som Leder af Sø- og Handelsretten, og jeg vil gerne i denne Anledning sige et Par Ord.

Ingen véd bedre end vi Købmænd, hvor vanskelig og ansvarsfuld denne Stilling er, og næppe vil derfor nogen bedre end vi være i Stand til at paaskønne den udmærkede Maade, hvorpaa Retsformand Madvig i saa lang en Aarrække har røgtet dette Hverv. Vi har alle skattet hans store Retsindighed, hans aldrig svigtende Samvittighedsfuldhed og den — jeg kunde næsten sige — Lidenskab, hvormed han stedse har søgt at komme til Bunds efter Sandheden i hver Sag. Disse Egenskaber er jo imidlertid lykkelige Dommeregenskaber, hvorom vel en Mand som Madvig vilde mene, at de aldrig bør savnes hos en Dommer, og at de derfor, hvor de findes, ej heller fortjener nogen Ros. Saa meget mere maa vi da have Lov til at prise hans store Elskværdighed i Samarbejdet med sine læge Meddommere, og den fine Forstaaelse, han ved enhver Lejlighed viste overfor de Synspunkter og den Tankegang, som var naturlig for det praktiske Livs Mænd.

Det er derfor kun med dyb Vemod, at vi ser ham forlade den Post, vi har set ham beklæde med saa megen Indsigt og Hæder, og som han stedse, lige til den Dag i Dag, fuldt ud har viet en beundringsværdig Arbejdsævn — og jeg tror, ej alene paa denne Forsamlings, men paa hele den kjøbenhavnske Handelsstands Vegne, at turde bringe ham en hjertelig og ærbødig Tak for de Aar, der svandt.“

Forsamlingen tilkendegav ved at rejse sig sin Tilslutning til Formandens Udtalelser.

Firmaet Radau & Co., Kronstadt, skriver til os d. 1. ds.:

Da Vinteren i Aar har været ualmindelig mild, ligesom Foraaret med hver Dag gør stærke Fremskridt, kan vi vente en tidlig Aabning af Navigationen denne Sæson, antagelig i den sidste Tredjedel af April (ny Stil), men muligvis ogsaa allerede tidligere.

Den russiske Paaskefest tager imidlertid først sin Begyndelse den 28de April n. s., og som Følge deraf kan Arbejdet i Havnen i de nærmest følgende Dage efter nævnte Dato blive mere eller mindre Genstand for Ophold. Skulde vi ikke desto mindre faa tidligere aabent Vande end beregnet, er det ikke umuligt, at Skibe kan blive ekspederede allerede før Paasken.

Udsigterne for den ny Havn i St. Petersborg som Basis for Trælastafskibninger har allerede været omtalt i Deres ærede Blad. Vi slutter os helt til, hvad der tidligere er sagt i denne Retning, og skal kun tilføje, at mulig afsluttede Certepartier, stipulerende Petersborg ny Havn eller/og Kronstadt Lastning, ogsaa nødvendigvis



maa indeholde et virkeligt Tillæg i Fragten, som Vederlag for Tidstab og betydelig forøgede Udgifter.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, der skriver til os d. 31. Marts, henleder ligeledes vor Opmærksomhed paa Tidspunktet for den russiske Paaskefest og tilføjer:

Den fornødne Arbejdsstok, Stuverfolk og Lægterbesætninger etc., kan først paaregnes at være til Stede henimod Slutningen af den første Majuge, og Skibe, som maatte ankomme hertil før dette Tidspunkt, vil kun blive paaført unødigt Tidstab.

Disse Omstændigheder fortjener at tages i Betragtning, i Særdeleshed i Aar, hvor Arbejderforholdene selv bortset herfra ikke synes at ville blive gunstige.

Udenrigsministeriet meddeler:

I 1904 er Suez Kanalen blevet passeret af 21 danske Dampskibe med 48,385 Tons imod i 1903: 11 med 33,539 Tons og i 1902: 13 med 33,528 Tons.

I de samme Aar udgjorde Antallet af svenske og norske Dampskibe: 73 med 119,559 Tons; 33 med 53,892 Tons; 48 med 67,464 Tons.

Kanalen passeredes i 1904 af 19 forskellige Nationers Skibe, blandt hvilke Danmark med Hensyn til Tonsantallet indtager den 12te Plads; øverst staar England med 2,634 Skibe med 7,410,656 Tons, dernæst Tyskland med 539 Skibe og 1,682,356 Tons. Ialt passeredes Kanalen af 4,167 Skibe med 11,312,142 Tons Netto.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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. 73/1904, afsagt d. 29. Marts 1905. Overretssagfører Nyholm som Aktor mod de Tiltalte Kaptajn N. P. og Styrmandene H. P. W. og K. Chr. A.

Under denne Sag mødte Overretssagfører Nyholm paa det offentlige Vegne som Aktor mod de Tiltalte for Overtrædelse, førstnævnte af Sølovens § 293 og de to sidstnævnte af Sølovens § 306, medens Overretssagfører Sinding mødte som beskikket Defensor for Kaptajn P. og Overretssagfører M. Carlsen som beskikket Defensor for de to Styrmand.

Af de Tiltalte var Kapt. P. Fører og Styrmandene W. og A. henholdsvis 1ste og 2den Styrmand om Bord i Damperen „Silkeborg“, tilhørende Dampskibsselskabet af 1896, og var i Maj 1904 paa Rejse med en Ladning Kul fra North Shields til Kronstadt. Den 11. Maj passerede „Silkeborg“ i Følge Dagbogen Øresund og gik Kl. 3 $\frac{1}{2}$  Eftm. tæt om Falsterbo Fyrskib, hvorpaa dets Kurs sattes dev. Ø. t. S., hvilken Kurs Kl. 5 $\frac{3}{4}$  Eftm., da Skibet var ud for Smygehuk, ændredes til dev. Ø.  $\frac{1}{2}$  S. Kl. 9 $\frac{1}{2}$  samme Aften passerede Skibet Sandhameren i en Afstand af 2 $\frac{1}{2}$  Kml., og Kursen ændredes derpaa af Kaptajnen til dev. NØ. t. Ø.  $\frac{3}{4}$  Ø., idet der regnedes med Misv. v. 8 $^{\circ}$  og Dev. ø. 2 $^{\circ}$ . Samme Deviation havde Skibet haft et Par Dage forinden paa

samme Kurs i Nordsjøen, men nu toges der dog tillige noget Hensyn til, at Skibet tidligere med samme Kurs havde haft 1 $^{\circ}$  vestlig Deviation. Vinden var VSV. med let Kuling, og det var klar Luft. Kl. 11 $\frac{1}{4}$  Nat var man derpaa tværs af Hammershus Fyr i en gisset Afstand af 14 Kml. Da havde 2den Styrmand Vagt, som han havde overtaget Kl. 10 Aften og beholdt til Midnat. Kl. 10 $\frac{1}{2}$  gik Kaptajnen ind i sit Lukaf paa Broen og lagde sig til Ro efter forinden at have givet Ordre om at blive varskoet dels, hvis det blev usigtbart, og dels naar Utklippans Fyr kom i Sigte. Ved Midnat (Loggen viste da 86) overtog 1ste Styrmand Vagten og beholdt den til Kl. 4 Morgen (da viste Loggen 120, hvorefter Skibet altsaa havde gjort en Fart af c. 8 $\frac{1}{2}$  Kml. i Timen). Kl. 3,10 om Morgenen fik 1ste Styrmand Utklippans Fyr i Sigte i Kimmingsen c.  $\frac{3}{4}$  Streg om Bagbord i dev. NØ. t. Ø., hvorfor han i Henhold til den givne Ordre varskoede Kaptajnen. Denne, der forblev i Bestiklukafet, sluttede af det opgivne, at man saa med samme Kurs vilde passere c. 3 Kml. af Utklippans, og beordrede derfor, at Kursen skulde holdes uforandret, saaledes at man ikke kom nordligere end samme, og at han vilde varskoos, naar Skibet var tværs af Fyret. Kl. 4 Morgen overtog 2den Styrmand atter Vagten, og Kl. 5,05, da man var tværs af nævnte Fyr, efter hans Skøn og efter hvad Loggen viste, i c. 2 Kml. Afstand (Loggen viste da 129), varskoede han i Henhold til Ordren Kaptajnen derom. Denne, der antog, at man mulig ikke havde noteret Loggens Virkning nøjagtig, og at Skibet i Virkeligheden, som beregnet, var 3 Kml. af Utklippans Fyr, gav derpaa, uden at gaa ud, Ordre til at holde Kursen uforandret, til Södra Udde Fyr (paa Sydspidsen af Øland) kom i Sigte, til hvilken Tid han ventede, selv om han ikke maatte have givet udtrykkelig Ordre derom — hvad Styrmanden i alt Fald ikke vil have hørt — igen at blive varskoet.

I Tiden derefter var 2den Styrmand uafbrudt paa Broen, dog deltog han efter Kl. 6 lidt i dennes Rengøring og opholdt sig paa forskellige Steder af samme. Ved 7 Tiden fik han Södra Udde Fyr i Sigte c.  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord i en Afstand af c. 10 Kml. efter Skøn. Han gik saa et Øjeblik ind i det Lukaf, hvor Skibets Kort — et engelsk Kort fra 1895 — beroede og saa efter i samme. Straks efter kom han igen ud paa Broen, men da Kaptajnen, som undrede sig over endnu ikke at være bleven purret, bankede paa Væggen af sit Lukaf, gik han ind til ham og meddelte ham, hvorledes Forholdene var. Kaptajnen ytrede derpaa, at de derefter vilde komme for tæt ved Fyret, som de ikke maatte passere nærmere end i c. 3 Kml. Afstand, og at Styrmanden derfor maatte ændre Kursen saa meget østligere, at de mindst gik godt 3 Kml. klar af Fyret, uden at Kaptajnen dog nævnedes noget om, hvor mange Grader Kursen skulde ændres. Styrmanden gik saa ud igen, medens Kaptajnen blev i sit Lukaf — Kl. var da 7,10 og Loggen viste 146 — og ændrede straks Kursen til dev. ØNØ.  $\frac{1}{4}$  Ø., c. c. 6 $^{\circ}$  østligere. I den nærmest paafølgende Tid læste 2den Styrmand, staaende paa Styrbords Side af Broen lænet til Gelænderet, en Artikel i en Avis, som han havde taget med ud, men dette tog højst 5 á 10 Minutter, og han var i alt Fald færdig dermed før Kl. 7 $\frac{1}{2}$ . Lidt efter fik han en at Kost se, c.  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord, (om Styrbord saa han intet, efter hans Mening, fordi Solen virkede blændende), formentlig i en Afstand af c. 4 Kml. Kl. var da vistnok c. 7,45. Kl. 8 Fm. (Loggen viste da 153) overgav 2den Styrmand Vagten til 1ste Styrmand og viste ham samtidig den nævnte Kost, idet han sagde til ham: „Der har De Prikken“, og gav ham endelig Underretning om den styrede Kurs. Rigtigheden heraf er erkendt af 1ste Styrmand, der foruden Södra Udde Fyrtaarn, som han dog ikke da lagde nærmere Mærke til, saa den omtalte Prik eller Kost, som han i det Øjeblik vistnok havde c. 2 Streger om Bagbord i c.



1½ Kml. Afstand. Han saa ikke ud Styrbord efter, idet baade han og 2den Styrmand mente, at den nævnte Kost var den paa Kortet afsatte Kost ved Södra Udde, som de under Forbisejlingen skulde have i en vis Afstand om Bagbord. Lidt efter Kl. 8,10 (Vinden var endnu VSV., Styrke 3, Söen 3; det var klart men skyet) tørnede Skibet imidlertid haardt mod Grunden og gik vel saa c. en halv Skibslængde frem, men blev derpaa staaende fast, idet Forskibet løftedes c. et Par Fod op, og Skibet krængede c. 10° Bagbord over, hvorefter der efterhaanden trængte Vand ind i Tank 1 og 2 og i Forpeak og Forlast.

Kaptajnen, som fra sit Lukaf havde hørt de mellem 1ste og 2den Styrmand vekslede Ytringer, og som under Hensyn dertil troede, at alt var i Orden, kom først ud efter Grundstødningen. Straks efter saa han og begge Styr mændene — foruden selve Södra Udde Fyr i dev. NNØ.¼Ø. c. 1½ Kml. Afstand og den nævnte Kost i NØ. c. ½ Kml. Afstand, forsynet med en Ballon og et Kryds — endvidere en Kost om Styrbord i SV. t. S. i en gisset Afstand af c. 1½ Kml., forsynet med 3 Balloner.

Begge Styr mænd har imidlertid forklaret, at de ikke før Grundstødningen havde vidst, at der fandtes mere end en Kost i Syd for Södra Udde (paa det om Bord værende engelske Kort fandtes i alt Fald kun afsat en saadan), og at de begge havde antaget den Kost, som de saa om Bagbord, for at være den, hvorefter de skulde rette deres Navigering, og derfor slet ikke havde set efter og heller ikke havde opdaget, at der tillige fandtes en ydre Kost Styrbord om Skibet, som dette altsaa passerede Vest om. Skibet skulde imidlertid have passeret Øst om samme, hvad Kaptajnen ogsaa gik ud fra skete. 2den Styrmand har tillige forklaret, at han, da „Silkeborg“ c. tre Uger tidligere passerede Södra Udde paa hans Vagt, havde set en Prik og spurgt Kaptajnen, om det var den paa Skibets Kort afsatte Kost, hvortil Kaptajnen svarede, at det kun var et Vintermærke, og at Kosten ikke var sat endnu (det skal netop være sket straks efter). Det var dog heller ikke ved den Lejlighed blevet omtalt for ham, at der i Virkeligheden var to Koste: en ydre og en noget længere inde.

Efterat „Silkeborg“ var grundstødt, blev der tilkaldt Hjælp fra Bjærgnings selskabet „Neptun“, og det lykkedes derpaa den 14. Maj at faa Skibet flot, idet der forinden dog maatte kastes c. 600 Tons Kul over Bord. Til Bjærgning (c. 28,500 Kr.) og Reparation (c. 81,500 Kr.) medgik ialt c. 110,000 Kr.

Kaptajnen har forment, at Grundstødningen skyldtes en uforudset Forsætning af Skibet Nord over.

Det er nu vel ogsaa muligt, at en saadan Strøm sætning kan have medvirket til at fremkalde Grundstødningen, men, ligesom det maa siges at være en Forsømmelse, at man slet ikke synes at have forudsat Muligheden deraf og taget Hensyn dertil, saaledes maa der ogsaa siges at være udvist Forsømmelighed særlig derved, at der ikke, da Utklippans Fyr passeredes, blev foretaget en nøjagtig Stedobservation, navnlig da man ikke var sikker paa Deviationen, og ved at Kursen ikke bestemtes omhyggeligere baade derfra og endnu mere fra det Øjeblik, da Södra Udde Fyr kom i Sigte, samt ved den paafølgende Navigering, tilmed naar henses til Styr mændenes delvise Ukendskab med Forholdene.

Ligesom nu 1ste Styrmand, der overtog Vagten Kl. 8 Fm., paa hvilket Tidspunkt Grundstødning formentlig endnu med Lethed vilde have kunnet undgaas, maa siges at have gjort sig skyldig i Forsømmelse ved ikke da tilstrækkelig at undersøge Forholdene, hvorved han med Lethed maatte være bleven opmærksom paa den omtalte Ydre kost om Styrbord, saaledes maa 2den Styrmand siges at have gjort sig skyldig i en endnu større Forsømmelse paa sin forudgaaende Vagt, særlig efter at Södra Udde var kommen i Sigte ved 7-Tiden, og der findes derfor at paahvile dem begge Ansvar efter Sø-

lovens § 306. Hovedskylden for det passerede findes imidlertid at maatte paahvile Kaptajnen, der slet ikke forlod sit Lukaf efter Kl. 10½ Aften d. 11. Maj, men udelukkende ledede Navigationen derfra i Henhold til Styr mændenes Meddelelser, uden at det kan tjene til tilstrækkelig Undskyldning derfor, at han vil have været en Del medtaget af Tandpine og forudgaaende Anstrængelse, og han vil derfor blive at anse efter Sølovens § 293.

Under Sagen er det blevet oplyst, at „Silkeborg“s Rederi efter Aftale med Skibets Assurandører efter Grundstødningen suspenderede Kaptajnen og de to Styr mænd hver for 3 Maaneder, saaledes at de ikke skulde oppebære Løn for den Tid. Medens nu det overfor dem saaledes, uden Hensyn til, om de efter den stedfundne Undersøgelse maatte blive sat under Tiltale af det Offentlige eller ikke, af Rederiet foretagne Skridt, hvorledes man end iøvrigt maatte opfatte samme, ikke kan medføre, at deres Ansvar efter de anførte Bestemmelser i Søloven helt bortfalder, finder Retten dog under Hensyn dertil, at Kaptajnens Straf ikke bør fastsættes til mere end en Bøde af 100 Kr. og 2den Styrmands ikke til mere end en Bøde af 50 Kr. til Statskassen, medens 1ste Styrmands Straf helt bortfalder.

I Salær til Sagførerne bør der betales 50 Kr. til hver, saaledes at Aktors Salær udredes af alle de Tiltalte in solidum, Salæret til Kaptajnens Defensor af ham alene og Salæret til de to Styr mænds Defensor af dem in solidum.

Dom i S. S. Nr. 17/1905, afsagt d. 29. Marts 1905. Skibsreder P. E. Petersen som korresponderende Reder for Dampskibet „Pauline“ imod Entreprenør- & Vognmands firmaet Madsen & Petersen, ansvarlige Indehavere Entreprenør O. Petersen og Vognmand F. Madsen.

De Indstævnte, ovennævnte Indehavere af Entreprenør- og Vognmands firmaet Madsen & Petersen, søges under nærværende Sag af Skibsreder P. E. Petersen til Betaling, en for alle og alle for en, af 140 Kr. 34 Øre, hvilke de Indstævnte skal skyldes Sagsøgeren som korresponderende Reder for Dampskibet „Pauline“ som Restbeløb for Frægt for Sten, der med nævnte Dampskib er transporteret for de Indstævnte. Det nævnte Firma søges endvidere til Betaling af 350 Kr., som de Indstævnte skal skyldes som Leje for nævnte Skib i 3½ Dag à 100 Kr. daglig; ialt 490 Kr. 34 Øre med Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 11. Marts d. A. og Sagens Omkostninger.

Da de Indstævnte, skønt lovlig varslede, hverken er mødt eller har ladet møde, vil der være at give Dom efter Sagsøgerens med det Retten forelagte stemmende Paastand, dog saaledes at Sagens Omkostningen sættes til 35 Kr.

Da de Indstævnte er udeblevne fra den befalede Forligsmægling, vil de hver især have at bøde 20 Kr. til Justitskassen.

Dom i S. S. Nr. 19/1905, afsagt d. 29. Marts 1905. Tiltalte, J. K. L., der d. 16. Marts d. A. blev paamønstret som Fyrbøder om Bord paa Damperen „A. N. Hansen“, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, og d. 17. Marts var mødt om Bord, rømte den paafølgende Nat fra Skibet, som laa her i Havnen. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 20/1904, afsagt d. 29. Marts 1905. Kaptajn Fr. Lakmann, Fører af Skonnert „Eitlik“, mod Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise.

Da Skonnerten „Eitlik“, hjemmehørende i Riga, i December Maaned 1903 var paa Rejse fra Hjemstedet med en Ladning Oljekager, bestemt til Nørresundby,

grundstødte den, formentlig paa Grund af Strømsætning, d. 14. December c. Kl. 6 Eftm. Syd for Anholt i Pakhusbugten c. 1/2 Kml. Øst for Skeinæs Hage og c. 25 Favne fra Land. Vinden var da og i de paafølgende Dage sydøstlig. Skibet, der stak c. 10 Fod, kom, idet det efter Grundstødningen drejede noget for Vinden, til at staa med Forenden udefter med c. 8 Fod Vand for og c. 6 Fod agter. Kort efter pejledes der som Følge af indtraadt Lækage c. 2 Fod Vand ved Pumpen. Der blev blusset efter Hjælp, og en Baad fra Anholt kom ud c. Kl. 10 Aften og bragte Folkene i Land fra Skibet, og fra Anholt blev der da straks telegraferet hertil om Bjærgningsassistance. Den 15. Decbr. forblev Folkene i Land paa Grund af Vejrliget, men d. 16. Kl. c. 10 Fm., da Vejret var blevet noget roligere, gik de igen om Bord med nogle Mænd fra Land. Der fandtes da 4 Fod Vand i Skibet, og skønt der blev pumpet i Løbet af Dagen, fik man ikke Skibet læns, hvad der derimod omtrent naaedes d. 17. Decbr. til henved Kl. 8 Fm.

Den 16. Decbr. c. Kl. 6 Eftm. afgik Svitzers Bjærgningsdamper „Hertha“ fra Kjøbenhavn til Anholt, som naaedes i Nattens Løb, men først Kl. c. 8 Fm. d. 17. fik „Hertha“ „Eitik“ i Sigte og kom kort efter ved Baad i Forbindelse med Skonnerten.

Efter foretagen Undersøgelse og Forhandlinger om Bord paa Skonnerten afsluttedes sædvanlig Bjærgningskontrakt ved Udfyldning af trykt Blanket mellem Kaptajn Lakmann og „Herthas“ Fører, hvorefter „Hertha“ skulde søge at bjærge „Eitik“ ind til Kjøbenhavn mod en Betaling af 50 pCt. af Værdien af Skib og Ladning. Som Forholdene var, mente „Herthas“ Fører ikke at kunne faa „Eitik“ flot uden først at losse en Del af dens Ladning. Efter at „Eitiks“ to Bovankere var ført ud med henholdsvis 60 og 70 Favne Kæde med tilsjækket Wiretrosse, blev der ved Hjælp af fire Bjærgningsbaade fra Anholt i Løbet af Dagen bragt c. 30 Tons af Ladningen om Bord i „Hertha“, som derpaa hen paa Eftermiddagen bragte dem til Anholt Havn, hvor de straks lossedes. Vind og Søl var imidlertid tiltaget, hvorfor „Hertha“ om Natten forblev i Anholt Havn, medens de Mænd, der var blevet om Bord i „Eitik“, gik i Land. Skibet selv arbejdede sig lidt længere ind paa Grunden. Den 18de henad Kl. 2 Eftm. kom „Hertha“ atter ud til „Eitik“, hvorfra der dog som Følge af Vejrliget ikke blev losset den Dag. I Stedet blev der pumpet en Del (der var 20" ved Pumpen), men ikke læns, for at Skibet ikke skulde komme til at arbejde i Søen. Den 19. var Vejret stilnet noget af, og der blev saa yderligere losset c. 30 Tons til en Jagt, som var kommen ud, og til „Hertha“. Kl. 1 begyndte man derpaa, efter at de fornødne Slæberedskaber var bragt i Orden, dels at hive fra „Eitik“ og dels at slæbe, og Kl. 3 Eftm. lykkedes det at faa samme flot, hvorefter den af „Hertha“ bragtes ind til Anholt Havn. I Løbet af Aftenen og Natten indtog „Eitik“ atter hele sin Ladning. Den trak da c. 1/2" Vand i Timen. Den 20. Decbr. om Morgen blev „Eitik“ halet ud af Havnen og undersøgt ved Dykker, hvorved det viste sig, at Løskølen var helt borte, og at den faste Køl var en Del skamfilet under Fokkerig og Storluge, og at Værket m. m. havde begivet sig forskellige Steder. Der blev derefter bragt Slæber om Bord i „Eitik“, hvorefter den af „Hertha“ indslæbtes til Kjøbenhavn.

Efter stedfunden Besigtelse blev Skibet losset og repareret her.

Under den følgende Retssag lod Kapt. Lakmann gøre gældende, at den ovennævnte Bjærgningskontrakt efter Omstændighederne ikke kunde anses som bindende, og at den deri betingede Betaling af 50 pCt. af Værdierne betydelig oversteg, hvad der maatte siges at være passende. Han begærede derfor Bjærgelønnen fastsat af Retten under de nævnte 50 pCt. samt sig tillagt Sagens Omkostninger. Det indstævnte Selskab nedlagde derimod Paastand paa, at Bjærgningskontrakten kendtes

gyldig, og subsidiært paa, at Bjærgelønnen i alt Fald ikke fastsattes lavere end til 50 pCt. af de omhandlede Værdier med Renter fra Stævningdagen (10. Decbr. 1904), samt Sagsomkostninger.

Efter de foreliggende Forhold maa der siges at have foreligget Nødstilstand, da Bjærgningskontrakten blev afsluttet, og da Sølovens § 227 saaledes bliver at bringe til Anvendelse, idet Sagen rettidig er indbragt for Retten, kan Kontrakten ikke erkendes for bindende. Efter hvad der under Sagen er fremkommet, er Skibets Værdi i beskadiget Stand ansat til 6,000 Kr. (dets Reparation kostede c. 1,635 Kr. og i andre Udgifter medgik der for Skibet c. 795 Kr. i Anledning af Grundstødningen). Af Ladningen, der havde haft en Værdi af c. 12,000 Kr., var en betydelig Del bleven beskadiget som Følge af Grundstødningen og maatte sælges her med Tab, saa at Restværdien af hele Ladningen kun blev c. 8,250 Kr., og herfra bliver i Henhold til Sølovens § 226 ved Bestemmelse af Bjærgelønnen at drage Udgifterne ved Losning her, til Pakhusleje ved Besigtelse og Vejning m. m., ialt c. 1,480 Kr., hvorefter den Værdi, der bliver at tage i Betragtning ved Fastsættelsen af Bjærgelønnen, maa sættes til c. 12,770 Kr., hvoraf 50 pCt. vilde udgøre c. 6,385 Kr.

Naar nu henses til samtlige med Bjærgningen forbundne Omstændigheder, derunder ogsaa den med Baade og Folk fra Anholt ydede Assistance, som, efter hvad der er opgivet, skal betales af Bjærgningsentreprisen, skønner Retten, at Bjærgelønnen bør sættes til 4,500 Kr. med Renter som fordret.

Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. 3/1905. Maskinmester W. C. Westphal imod Foreningen „Gensidig Løsøreforsikring for Officerer i Dampskibe“.

Sagsøgeren paastod den nævnte Forening tilpligtet at betale 133 Kr., som den skulde skyldes ham i Erstatning for Løsøregenstande.

Foreningen paastod Sagen afvist og sig tillagt Kost og Tæring. Den fordrede Erstatning skulde tilkomme Sagsøgeren som Medlem af nævnte Forening, og Afvisningspaastanden støttedes paa, at det i § 12 i nævnte Forenings Love bestemmes, at Foreningens Sager ikke kan indankes for Domstolene. Der maatte herefter gives den indstævnte Forening Medhold i dens Paastand, saaledes at Sagen afvistes, og Kost og Tæring sættes til 20 Kr.

Dom i S. S. Nr. 12/1905, afsagt d. 8. Marts. Det offentlige mod Kaptajn M. Larsen.

Under denne Sag tiltaltes Kaptajnen for Overtrædelse af Lov om Konsulatvæsenet af 14. April 1893 § 3, idet han under et Ophold med Damperen „Flynderborg“ i Finland skulde have forsømt den foreskrevne Anmeldelse til Konsulatet.

Kaptajnen forklarede, at han paa det omtalte Tidspunkt laa i Wiborg Distrikt paa en saa udsat Plads, at han ikke kunde forlade Skibet. Han overgav imidlertid en i foreskreven Form affattet Anmeldelse til sin Mægler, hvem han anmodede om at afgive den til Konsulen.

Idet Kaptajnens Forklaring maatte blive at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, og han herefter ikke fandtes at have paadraget sig noget Strafansvar, maatte han blive at frifinde. Der blev efter dette Sagens Udfald ikke Spørgsmaal om at paalægge den Tiltalte Sagsomkostninger.

## Engelsk Soretssag.

### Bugsering i Taage.

Den 8. Marts fældede den engelske Appelret Dom i en Kollisionssag af betydelig Interesse, der var indanket for den fra Admiralitetsretten.

Sammenstødet fandt Sted mellem Damperen „Camrose“ og Barken „Duc d'Aumale“, som var under Bugsering af Slæberbaaden „Challenge“ i den engelske Kanal mellem Royal Sovereign Fyrskib og Dungeness, d. 22. Juni 1902 i stærk Taage. „Camrose“ dampede op gennem Kanalen paa Kursen Ø. 1/2 N., misvisende, medens Slæberbaaden og Barken stævnedes omtrent VSV. Begge Parter gav Taagesignal.

Om Bord paa „Camrose“ hørte man det sædvanlige Signal for bugserende Skibe, en lang og to korte Toner, paa Bagbords Bov, hvorpaa der blev givet en lang Tone som Svar, og Damperens Maskine blev stoppet. Samtidig blev der givet Ordre til at lægge Roret Bagbord, men da der atter hørtes Signal fra Slæberbaaden, blev der givet Kontraordre; umiddelbart derefter kom Slæberdamperen i Sigte forude, hvorpaa „Camrose“ slog Bak. Barken kom derefter i Sigte paa Bagbords Bov, og kort efter indtraf Kollisionen, idet „Camrose“ med sin Stævn og Bagbords Bov ramte Barken om Styrbord midtskibs under en Vinkel af omtrent tre Streger.

Om Bord paa „Challenge“ og Barken hørte man „Camroses“ Fløjte paa Styrbords Bov, men vedblev at gaa videre ikke blot da, men ogsaa efter at „Camrose“ kom i Sigte, og praktisk talt lige indtil Kollisionen fandt Sted.

Fra begge Sider ankedes der over forkert Rormanøvre og for stor Fart, medens de egentlige Hovedanker gik ud paa, at „Camrose“ havde undladt at bakke, da den hørte Taagesignalet fra Modparten, og at Slæberbaaden havde undladt at stoppe.

Ved Admiralitetsretsdommen blev „Camrose“ fri-funden, medens „Challenge“ erklæredes skyldig, fordi den ikke havde stoppet i Overensstemmelse med Art. 16, og „Duc d'Aumale“, fordi den ikke gav Slæberbaaden nogen Ordre i saa Henseende.

Appelretten kom til ganske samme Resultat, som Rettens Præsident motiverede omtrent paa følgende Maade:

Fra Appellanternes Side lægges Hovedvægten paa, at „Camrose“ først slog Bak, efter at Slæberbaaden og Barken kom i Sigte, idet det paastaas, at dette er en Fejl, der har medført Sammenstødet, Det maa imidlertid blive Søvejsreglernes Art. 16, der her kommer til Anvendelse, men denne indeholder ikke noget Paabud om at bakke; den paalægger kun Damperen „at stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi“. Nu fandt imidlertid Sammenstødet Sted alligevel, og det er godtgjort, at Kaptajnen paa „Camrose“ af Taagesignalet sluttede, at Slæberbaaden befandt sig paa hans Bagbords Side. Mere kunde han ikke vide, og navnlig kunde han ikke vide, i hvad Retning Slæberbaaden stævnedes, om den krydsede hans egen Kurs, eller om den kom omtrent lige imod ham. Hans Indtryk var, at Kurserne var omtrent modsatte, og hvis denne Antagelse var rigtig, saa vilde efter hans Mening det, at han bakkede, muligvis føre til, at Agterstævnen af „Camrose“ svingede ud tværs paa det andet Skibs Kurs. Der er ikke nogen Tvivl om, at en højreskaaren Skrue vil være tilbøjelig til under disse Forhold at svinge Boven ud til Styrbord og Agterstævnen til Bagbord, og i alle Tilfælde vilde denne Manøvre bringe „Camrose“ til at stævne i en Retning, der efter Kaptajnens Skøn maatte være meget farlig. Det kan derfor ikke bebrejdes „Camrose“, at den ventede med at bakke, indtil den, ved at de to andre Skibe kom i Sigte, havde faaet Vished for, hvorledes Forholdene var.

Hvad angaar „Camroses“ Rormanøvre, da maa det erindres, at de to Ordre fulgte saa hurtigt efter hinanden, at der ingen væsentlige Følger kunde opstaa heraf, men bortset herfra var Skibene saa nær ved hinanden paa det paagældende Tidspunkt, at Virkningen af Rormanøvrerne ganske bortfalder.

Paa den anden Side paastaas det, at Slæberbaaden

og Barken er ganske fri for Skyld, idet det hævdes, at et bugserende Skib befinder sig i en saa væsentlig forskellig Stilling fra et Dampskib i Almindelighed, at det af denne Grund maa anses som fritaget for Forpligtelsen til at følge den Regel at „et Dampskib, der tilsyneladende foran for tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilsteder det, stoppe sin Maskine“. Under Hensyn til det særlige Forhold mellem det slæbte og det slæbende Skib paastaas det, at det ikke kunde forlanges, at Slæberbaaden skulde stoppe, fordi dette vilde medføre en Mulighed for at Barken kom op paa Siden af den, hvorved der vilde opstaa Vanskeligheder, navnlig kunde Slæbertrossen herved let blive uklar af Bugserbaadens Skrue. „The Elder Brethren“ afgav imidlertid i Admiralitetsretten det Skøn, at „Challenge“ i dette Tilfælde meget godt kunde have stoppet, uden at der derved vilde være opstaaet Vanskeligheder, og at det, naar Hensyn toges til Skibenes Stilling, vilde have været godt Sømandsskab at gøre dette.

Appelrettens nautiske Assessorer indtager ganske det samme Standpunkt med Hensyn til dette Spørgsmaal.

Af disse Grunde bør Admiralitetsretsdommen staa ved Magt.

## Nord- og Østersøfarten.

Idet man antager, skriver „Norges Sjøfartst.“, at Skibsarten paa de nedre Bottenhavne og den finske Bugt vil være aaben allerede i sidste Halvdel af April, bør det fremhæves, at Tilgangen af Tonnage for Tiden overstiger Behovet for den Last, der er solgt til Skibning ved første aabne Vande. Paa Grund heraf turde det maaske blive nødvendigt, at en hel Del af de for Tiden oplagte Dampskibe ikke sættes i Fart førend i Maj eller maaske endnu senere. Det er jo indlysende, at det i alle Tilfælde lønner sig bedre for Rederne at sejle 6 à 7 Maaneder af Aaret for Fragter, som giver rimeligt Overskud, end at holde Skibene i Fart 8 à 9 Maaneder til Fragter, som enten giver Tab eller kun netop dækker Udgifterne.

Under saadanne Forhold er det saaledes højst beklageligt, at der dels allerede er sat en Del Dampskibe i Gang i Kulfarten og dels sluttet for senere Rejser fra Englands Østkyst for saa lave Kulfragter som 3/9 à 3/10 1/2 til Sydsverrig, Danmark, Swinemünde og Kronstadt samt 4/ til Stockholm og norrlandske Havne. Dette er saa meget mere beklageligt, som der ved Konferencen i Kjøbenhavn blev udtalt det ønskelige i, at Rederne holdt paa bedre Kulfragter.

Der maa nemlig her paa det alvorligste manes til Sammenhold; og under Forudsætning af Sammenhold mellem de i nordevropæisk Fragtfart særlig interesserede Redere, samt at Langvejstradere ikke kastes ind i denne Fart og akcepterer Rater, der er lavere end Konferencefragterne, tror vi, der kan være god Grund til Haab om, at den Rederiorganisation, der er kommet i Stand, vil bringe heldige Resultater.

Naar man ser hen til de elendige Resultater, som en saa betydelig Næringsvej som Skibsarten har givet for mange i de sidste Aar, tør man med Sikkerhed antage, at enhver forstaaende Reder vil gøre sit til at faa en saadan Forbedring i Stand, og naar man da som her er kommet saa langt ind paa den eneste mulige Vej til en saadan Forbedring, bør man ikke tvivle om, at enhver Reder vil gøre sin Pligt.

Paa et d. 31. Marts afholdt Møde i Leith af skotske Redere, som har Skibe i Fart paa Østersøen og det

Hvide Hav, blev det enstemmig vedtaget at godkende det Program, som fastsattes paa Konferencen i Kjøbenhavn i Februar og at indbyde alle Mæglere til Samarbejde i denne Sag.

Endvidere vedtoges en Resolution, der udtrykker en Misbilligelse af de fragtspekulerende Mægleres Optræden.

Befragtning til Kronstadt. Den første f. o. w. Fragt sluttedes paa Newcastlemarkedet d. 28. Marts, og dermed begyndte Sæsonen, set fra et Befragtningsstandpunkt. Naturligvis er der allerede gjort en Del Forretning pr. f. o. w., men denne Befragtning angaar April Lastning og indleder dermed i Virkeligheden den sædvanlige Forretning paa Kronstadt.

Den paagældende Baad er paa 2,800 Tons og den betalte Rate 4/, hvilket ikke er saa daarlig en Begyndelse, naar man tager Hensyn til, at det er sluttet for 3/9 å 3/10½ Sæsonen over. Det er dog at befrygte, at man udsætter sig for forøgede Omkostninger og Ophold i Losningen i Kronstadt i Aar, og desuden maa man tillige regne med Fragtsammenslutningen i Østersøen, der bevirker, at Rederne ikke er tilbøjelige til at slutte til mindre end 4/ og muligvis vil forlange mere, hvis Losseomkostningerne viser sig at være store.

Nominelt er Kronstadt Sæsonen saaledes begyndt en Del bedre end i Fjor, men hvorvidt den i Virkeligheden vil vise sig at være bedre, vil i høj Grad afhænge af, om Ordenen i Arbejdsforholdene bliver genoprettet, og hvorledes den ny Skala for Losseudgifter, der skal gennemføres, vil falde ud.

(Shipp. Gaz.)

## Hamburg-Amerika Linjen.

Hamburg-Amerika Linjen har udsendt sin Beretning for Aaret 1904, af hvilken det fremgaar, at Aarsregnskabet balancerer med 31,159,982 Mk., der efter Fradrag af Renter o. s. v. giver et Overskud af 27,829,722 Mk.

Heraf er der til Afskrivninger, Fornylsesfond og nogle mindre Poster medgaaet 17,959,887 Mk., hvorefter der efter fornøden Overføring til Reservekontoen og Fradrag til Tantième bliver et Beløb af 9,000,000 Mk., som giver en Dividende af 9 pCt. til Aktionærerne.

Selskabets Status balancerer d. 31. December 1904 med 198,790,026 Mk. Aktiekapitalen er 100 Millioner Mk., Prioritetslaan 37,687,500 Mk., Reservefond 9,290,857 Mk., Fornylsesfond 3,000,000 Mk. og Reserveassurancefond 12,284,359 Mk.

Selskabets Flaade bestaar af 149 søgaaende Dampere, af hvilke dog 16 endnu er under Bygning, med en samlet Brutto Register-Tonnage af 725,399 Tons og endvidere af 182 Floddampere, Slæberbaade, Lægtene etc., med en Brutto Tonnage af 39,152 Tons.

Naar det forløbne Aar har givet et saa smukt Resultat, saa skyldes dette, som Beretningen udviser, vel til Dels en almindelig Fremgang, men ogsaa et meget fordelagtigt Salg af flere Passager- og Fragtdampere til Udlandet (Rusland), og samtidig fremhæves det, at det Tab, som Takstkrigen med Cunard Linjen førte med sig, er blevet dækket, uden at det har været nødvendigt at belaste Driftsregnskabet dermed.

I Følge Selskabets Overenskomst med International Mercantile Marine Co. skal der til dette aarlig udredes en Sum, svarende til Selskabets Dividende beregnet efter en Aktiekapital paa 20 Millioner Mk., medens Forbundet til Gengæld skal forrente den samme Sum til Selskabet med 6 pCt. p. A. Ved særlig Overenskomst, truffet i Aarets første Halvdel, er dog denne Bestemmelse sat ud af Kraft for Aaret 1904 af Hensyn

til de ganske særlige Forhold, som Kampen mod Cunard Linjen gav Anledning til. Selve Takstkrigen er som bekendt bragt til Afslutning ad fredelig Vej.

Angrebet paa Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn omtaler Beretningen ikke; kun nævnes det, at Selskabet ved at oprette en Linje Antwerpen—Kjøbenhavn—Libau for første Gang har draget en russisk Østersøhavn ind under sin Trafik.

Trafikken paa Vestindien har bedret sig en Del i Aarets Løb, men giver endnu stadig Anledning til Uro, dels paa Grund af politiske Forhold og dels paa Grund af Konkurrence; det omtales dog med Tilfredshed, at der med Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn er truffet en Overenskomst om Samarbejde med dettes vestindiske Linje.

I Bidrag til Syge- og Ulykkesforsikring er i 1904 udbetalt 481,252 Mk., medens der til Opførelse af et projekteret Alderdomshjem for svagelige Funktionærer er lagt 200,000 Mk. af Driftsoverskudet til Side. Pensionskassen for Selskabets Funktionærer har foruden det regelmæssige Bidrag, der for 1904 beløber sig til 114,000 Mk., ekstraordinært faaet tilskudt et Beløb af 50,000 Mk.

I Anledning af engelske Blades gentagne Paastand om, at Hamburg—Amerika Linjen subventioneres af Statskassen, hævder Beretningen paany, at Selskabet ikke modtager nogen som helst Rigs- eller Statssubvention.

## 40 Aars Jubilæum.

Den 10. April kan Fuldmægtig paa Mønstringskontoret i Kjøbenhavn, Krigsassessor Edvard Thomsen, fejre ovennævnte Jubilæum, idet han d. 10. April 1865 blev ansat som Skriver paa det daværende Vaterskouts kontor og senere i 1871, da dette Kontor blev nedlagt, overgik til Mønstringskontoret, hvor han siden, under tre forskellige Mønstringsbestyrere, er avanceret frem til Fuldmægtigpladsen.

I sin første Ungdom hørte Thomsen til „Holmens faste Stok“, idet han den 1. April 1855 indtraadte som Lærling paa Orlogsværftet, hvor han blev uddannet ved Artillerikorpsset. Med Marinens Skibe gjorde Hr. Thomsen forskellige Togter, baade til Middelhavet og Vestindien, samt var Medlem af Kommandør, daværende Løjtnant, Bluhmes Opmaalings-Ekspedition til Grønland, hvor han opholdt sig i c. 15 Maaneder, ligesom han, som Regnskabsfører i en Kanonchalup, deltog i Krigen 1864; men da han derefter ved et Ulykkestilfælde om Bord i Panserfregatten „Danmark“ mistede sin venstre Arm, maatte han i 1865 forlade Marinen og fik foranvænte Ansættelse paa Vaterskoutskontoret.

Da Thomsen ved en altid rolig og besindig Optræden, gennem sin Virksomhed i den lange Aarrække kun har skaffet sig Venner, vil han sikkert paa sin Jubilæumsdag modtage mange Beviser herpaa.

Hr. Thomsen er dekoreret med Dannebrogskorsen samt Erindringsmedaillen fra 1864; den 1. April i Aar, paa 50 Aarsdagen for sin Indtræden i Marinens Tjeneste, er han bleven udnævnt til Krigsassessor.

## Sømandsforeningen af 1856 i Kjøbenhavn.

Vi har modtaget følgende:

Referatet i „Dansk Søfartstidende“ for d. 9. Marts 1905 angaaende Generalforsamlingen i Sømandsforeningen af 1856 i Kjøbenhavn har vakt en pinlig Overraskelse

— Vest for Storebælt. Man ser af nævnte Referat, at der blev vedtaget den Lovforandring, at al Tilgang af Sømænd, der bor Vest for Storebælt, for Fremtiden er forbudt. Denne Lovforandring kom som en fuldstændig Overraskelse for os her i Marstal, idet hverken Bestyreren for Filialen eller Medlemmerne havde nogen Anelse om, at saa vigtige Sager forelaa til Forhandling.

I Følge Referatet udtalte den ærede Formand paa Generalforsamlingen: „at dette Lovforslag skete af Hensyn til, at vi fra Provinserne Vest for Storebælt næsten kun faa nydende Medlemmer, men meget faa ydende Medlemmer, idet de ydende Medlemmer dér gaar ind i de stedlige Foreninger“. Jeg skal hertil bemærke, at vi her fra Provinserne har betalt vort Kontingent efter Lovene, og derved efter fattig Ævne bidraget vort til at danne det Grundfond, som nu udgør c. 300,000 Kr., og samtidig tillader jeg mig at forespørge den ærede Formand, om han kan bevise: „at de ydende Medlemmer har skænket og skænker deres Gaver til en Sømandsforening Øst for Storebælt, og ikke til en Sømandsforening for hele Landet“?

Jeg føler mig i det mindste overbevist om, at vort Kongehus' Velvilje overfor Sømandsstanden ikke kender den Grænse, som Generalforsamlingen har sat.

Idet jeg takker d'Hrr. Kapt. Schoubye og Kapt. Jæspersen for deres korrekte og retfærdige Udtalelser paa Generalforsamlingen, udtaler jeg herved en bestemt Protest mod den ovenfor nævnte Lovforandring og Maaden, hvorpaa den er sket, og afventer den ærede Formands, Hr. Kaptajn Schultz's, Svar.

Marstal, d. 24. Marts 1905.

C. Minor Rasmussen,  
Fører af 3-m. Skon. „Ægir“ af Marstal.

## Fragtmarkedet.

Fraset en lille Stigning i Sortehavet og Azoff for April Lastning, er der ikke alene ingen Bedring at konstatere nogensteds, men i flere Retninger ligger Markedet nærmest daarligere end for en Uges Tid siden. Overalt mangler der Liv og Fart i Forretningerne, der fragtes kun trevnt og slæbende, Rederne krymper sig ved at akceptere de usle Rater, der bydes, Mæglerne slider i det for lave Kommissioner, og selv Købmændene er næppe glade ved denne Tingenes Tilstand, selv om de faar billig Tonnage, da det i de fleste Tilfælde kun er den tvingende Nødvendighed, at de maa pine Fragterne saa lavt ned for overhovedet at kunne gøre en Forretning. Hvornaar der vil indtræde en Forandring til det bedre i disse fortvivlede Forhold, er umuligt at sige. Pessimisterne mener, at det kan vare længe endnu, men Optimisterne siger, at Omslaget kan komme, førend man aner det, saa hurtigt som et Lyn fra en klar Himmel, og det vilde være i høj Grad ønskeligt, om de sidste maatte faa Ret og Omslaget snart komme; thi det kan ikke nægtes, at det ser mørkt ud i Øjeblikket for Skibsfarten. Et lille Lyspunkt er det, at den her afholdte Konference om Minimumsfragterne tegner til at skulle blive en Succes, hvilket jo er af væsentlig Betydning, naar man ser hen til den store Rolle, som Østersømarkedet spiller for de danske Skibe. Der slutes kun yderst lidt pr. f. o. w. fra Botten, og selv om en Del af de faa Befragtninger, som effektueres, ikke er til Konferenceraterne, saa er i det mindste det opnaaet, at Markedets Niveau allerede nu er betydeligt over, hvad det var i Fjor paa samme Tid, men det er ikke nok. Rederne bør vise forøget Sammenhold og Udholdenhed, saa skal Maalet nok naas.

Det østlige Marked har igen placeret en Del Dampere i lokal Trade til omtrent uforandrede Rater, hvilket har forhindret nogen videre Nedgang i Fragterne til Evropa etc.; thi Begæret for Tonnage i saadan Retning er temmelig ringe. Bombay har pr. April sluttet nogle Baade til 14/ udsøgt Havn, medens Kurrachee tog et Par Juni Baade til 15/4½ à 15/6. Calcutta tager kun Tonnage for Kul. Rispladser har kun fragtet nogle enkelte Baade til Japan paa Basis af omkring 10/6 én Lossehavn. For Sukker fra Java betaales 25/6 à 25/9 pr. Juni/Juli til U. S. eller Evropa.

Sortehavet viste nogen Bedring for April Lastning, og nogle store Baade placeredes ved Anlægning til 7/ udsøgt Havn fra Nikolajeff eller Odessa, hvilket betegner en Stigning af 6 d. i Ugens Løb. Tonnage er imidlertid vanskelig at anbringe, Tilførslerne af Korn er forholdsvis smaa og dertil meget uregelmæssige. For mindre Baade betaales indtil 8/3 N. C. og til Danmark for en 2,500 Tons Damper fra Novorossisk 9/, Option Oljekager 10/6. Fra Azoff kan faas 9/ à 9/3 „any“, 6 d. Hamburg pr. April, og til Danmark sluttedes der til 10/3 én, 10/6 to Havne pr. primo Maj. Donauen tager næsten ingen Baade.

Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse. Ertsfragterne er tarvelige og viser ingen nævneværdige Forandringer, Esparto- og Fosfatfragterne ikke heller. For sidst nævnte Vare noteres 8/9 Bona/Memel, 8/3 Stettin, 7/ Sfax/Antwerpen eller Ghent. Aleksandria sluttete et Par April Baade til 7/ Bomuldsfrø London eller Hull, 8/ U. K.; for Erts fra Bilbao har der været fragtet livligt til 4/7½ Middlesbro, 4/9 Grangemouth, 4/10½ Rotterdam, 5/1½ Maryport, 4/ Cardiff.

Nordamerika tager kun faa Dampere. Markedet er flovt, men Raterne viser dog ingen Tilbagegang. Fra Canada fragtedes nogle Baade paa Basis af 35/ fra St. John, 40/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. For Korn slutes intet. Fosfat betaales 13/ Fernandina/Aarhus, prompt, og samme Rate noteres til Stettin. For Bomuld fra Savannah noteres 25/ til Liverpool, Havre eller Bremen. Fra Golfen kan kun faas 10/ paa Netto Charter U. K. eller Kontinentet, og for Tømmer synes Begæret mindre. Der betaales 80/ fra Pensacola til Rotterdam og Hull (2 Lossehavne), 92/6 Gulfport til Rosario, 83/9 Gulfport og/eller Pensacola til Calais. Fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet noteres 75/ én, 77/6 to Havne.

La Plata Markedet møder frem med lidt bedre Begær, men da der er mange ubefragtede Baade, er Raterne ikke stegne. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet slutes der til 16/ à 16/3 pr. April, 16/9 à 17/3 pr. Maj/Juni. Bahia Blanca har taget nogle Maj/Juni Dampere, til 16/9 à 17/ med Tørn limiteret til 8 Dage.

Østersømarkedet ligger fremdeles meget uselt for prompt Lastning, idet der er langt flere Dampere fremme end Laster. Reval har sidst betalt 1/3¾ Hvedebasis til Rouen, 14/ Hør to østskotske Havne, 17 Frcs. Ghent, men i Øjeblikket er Markedet blottet for ny Ordre. Riga er næsten ganske livløs; 9 d. noteres nominelt til London eller Rotterdam. Fra Windau findes kun lidt Træ til særdeles lave Fragter, som f. Eks. 34/ pr. 343 Kbf. Props til Boness, 25/26 pr. 216 Kbfd. Props til Ghent, hvortil enkelte, prompte Baade har været sluttete. Libau betaler kun 8½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, Rm. 9½ pr. 2,000 Kilo Havre Hamburg og noteres 11¼ d. til Glasgow, 1/ Dublin for 10/11,000 Qrs. Baad. Fra de tyske Pladser noteres 5/ à 5/6 for Sleepers til Østkysten. Botten tager, som foran omtalt kun yderst faa Dampere op, da Befragterne kun i enkelte Tilfælde kan skaffe sig Tonnage til de Rater, som de byder.

Kulfragterne viser yderligere Tilbagegang for Middelhavets Vedkommende, medens de i andre Retninger ikke er undergaaede nævneværdige Forandringer. Fra Øst-



kysten til Kronstadt er betalt 4/ for f. o. w. Lastning, 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Rejser over Saisonen. Ellers sluttedes der til 4/ Riga eller Libau, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Neufahrwasser eller Swinemünde, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Kjøbenhavn eller god dansk Provinshavn, 4/3 à 5/ Smaahavne, 4/ Helsingborg eller Malmø, 4/9 Lissabon, 6/6 à 6/9 Genua, 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes der sidst til 5/6 Kiel, 4/6 Hamburg, Frs. 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Algier, Frs. 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 6/6 Genua, 6/ Port Said, 6/3 à 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aleksandria, 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 8/6 Colombo, 5/9 Las Palmas eller Tenerife 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet. De fleste Laster til Danmark pr. første Rejse er til Dels dækket; fremdeles noteres Hernøsand/Lübeck 19 à 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Wasa/Kiel pr. 30 Juni, 20 Mark, Itzehoe 26 à 27 Mark, Frederikshavn/Brake 25 Mark, Wiborg/Charlestown, Stav 32/6 pr. Juli, Ørnsköldsvik/London, Splitved, 27/6.

ab Memel — Bremen, Geestemünde 25 Mark, Wilhelmshaven 27 Mark pr. Std.

ab Kønigsberg er Sejlskibssejladsen officielt erklæret for aabnet fra 30. Marts; der foreligger de samme Noteringer som nævnt i forrige Nummer.

ab Danzig skal Markedet være ret stillestaende, og der fremkommer ingen Noteringer af Interesse fra denne Plads; der skal dog sluttes til c. 5 Mark for Korn til Danmark, Sverrig.

ab Stolpmünde staar det paa det sædvanlige Stadium; der noteres 4 Mark, et mindre Skib opnaaede omtrent 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark til Kjøbenhavn direkte.

ab Stralsund, Greifswald blev i sidste Uge udbudt 4 Mark for Havre til Danmark, og der skal være sluttet til Sundhavn for svært Korn til 3 Mark.

ab Rostock er det ikke bedre; der stilles i Udsigt ligeledes 4 Mark for Havre, og der udbydes Rug til Oldenburg til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

ab Lübeck noteres stadig til Gefle 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Ørnsköldsvik, Kristinestad 4 Mark, Danmark, Sundhavn 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, alt Salt.

ab Kjøbenhavn har der ogsaa i den forløbne Uge været mange Laster, men ikke mange fragtsøgende Skibe; der skal være sluttet til Faxe 10 Øre, Rødvig 11 Øre, Danzig 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark for Majs, og til fynske og jyske Havne vil sikkert kunne gennemføres 15 à 16 Øre.

ab danske Provinshavne er der saa godt som intet udbudt; der skal være sluttet Rødvig/Randers Hvede 14 Øre.

ab Tyne — Moss £ 4-0-0, Rostock £ 6-0-0 Kul.

ab Moss, Kragerø — Stettin Feldspat 5 Mark.

ab Drammen — Stettin Stenheller 5 Mark, Schwarzenhütten Stav 20 à 22 Mark pr. Std.; til Antwerpen Stenblokke 8 à 9 Mark.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskaberne „Carl“, „Skjold“, „Gorm“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Direktør Carl aflagde Beretning:

Vore Skibe har som sædvanlig hovedsagelig været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten, og om vi end ikke har været forskaandede for større Havarier, saa slutter dog Aaret med et Overskud for samtlige Selskaber.

Hvad det nu paabegyndte Driftsaar angaar, da har Fragterne været lavere end nogensinde, men igennem den her i Kjøbenhavn i Februar afholdte internationale Dampskibsreder-Kongres er det at haabe, at det vil lykkes at indføre noget forbedrede Forhold i Østersøfarten. Kongressen konstaterede, at der er en god Vilje til Samarbejde mellem de forskellige Landes Rederstand, men det vil selvfølgelig tage nogen Tid, forinden den paatænkte internationale Association vil blive dannet, og Resultater deraf kan vise sig.

Ved de i alle Selskaberne foretagne Bestyrelsesvalg blev de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgte.

Af Selskabet „Carls“ Skibe nar Dampskibet „Olaf“ i Aarets Løb udført en Rejse ud og hjem paa Mexico—La Plata. „Svend II“ har udført en Rejse ud og hjem Tampico—Mexico og „Harald“ en Rejse ud og hjem Mexico og La Plata. Iøvrigt har Skibene været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten.

I Bruttofragt er der opsejlet Kr. 764,200.73, herfra gaar samlede Driftsudgifter Kr. 644,023.02, saaledes at Overskudet bliver Kr. 120,177.71, fra forrige Aar var der en Saldo af Kr. 38,800, der sammen med Driftsoverskudet udgør Kr. 158,977.71. Heraf er der udbetalt et Udbytte af 4 % for 1903 med Kr. 38,800. Renter og Administration har været Kr. 33,858.31, henlagt til Reserve- og Amortisationskonto Kr. 48,419.40, og det foreslaas at udbetale 4 % Udbytte pr. 1904 med Kr. 38,800. Reserve- og Amortisationskonto androg ult. 1903 Kr. 39,180.21, i Aar er der henlagt Kr. 48,419.40, men ved Tab paa Havarier er der heraf benyttet Kr. 19,151.52, saaledes at Kontoen nu er Kr. 68,448.09.

Paa Assurancekontoen er der sparet Kr. 2,514.56, og denne Konto staar nu opført med Kr. 17,088.37.

Af Selskabet „Skjolds“ Skibe har „Danmark“ udført en Rejse paa Vestindien og „Knud II“ en Rejse paa Mexico—La Plata. Ellers har Skibene været beskæftigede i Nord- og Østersøen.

I Juni Maaned blev Selskabets ny Skib „Skjold“ afleveret.

Skibene har indsejlet i Bruttofragt Kr. 740,086.28. Herfra gaar samtlige Driftsudgifter som Havneudgifter, Kul, Ladn. og Losn. Ud., Kommission etc. etc. Kr. 635,465.45, og Driften giver derefter et Overskud af Kr. 104,620.83. Herfra gaar Renter og Administration Kr. 22,375.85, og af Resten Kr. 82,246.98 foreslaar Bestyrelsen at udbetale 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Udbytte med Kr. 37,500 og at henlægge Kr. 44,746.98 til Reserve- og Amortisationskontoen.

Til Dampskibet „Danmark“s Kedelreparation og til forskellige mindre Havarier er der medgaaet Kr. 21,799.05, saaledes at der bliver tilbage at afskrive paa Skibene Kr. 26,242.24.

Paa Assurancekontoen er der sparet Kr. 2,300.11, saaledes at denne Konto andrager Kr. 22,180.90.

Selskabet „Gorms“ Skibe har med Undtagelse af, at „L. H. Carl“ og „Erik II“ har udført hver en Rejse ud og hjem Mexico—La Plata, været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten.

De har opsejlet en Bruttofragt af Kr. 1,053,178.13, samtlige Driftsudgifter har været Kr. 915,781.49, saa at Overskudet er Kr. 137,396.64, der sammenlagt med en Saldo fra 1903 af Kr. 34,574.63 udgør ialt Kr. 171,971.27. Heraf er der udbetalt 4 % Udbytte pr. 1903 med Kr. 31,120. Renter og Administration er Kr. 38,922.66. Der er henlagt til Reserve- og Amortisationskonto Kr. 62,134.57 og af Resten Kr. 39,794.04 foreslaas der at udbetale 5 % Udbytte pr. 1904 med Kr. 38,900. Reserve- og Amortisationskontoen androg ult. 1903 Kr. 888,647.56, der er i 1904 henlagt Kr. 62,134.57, heraf er der tidligere afskrevet paa Skibene Kr. 618,647.56, i Aar er der yderligere afskrevet Kr. 45,000, og af Resten Kr. 287,134.57 er der benyttet til Dækning af Havari og „Special survey“ Kr. 17,134.57, saaledes at Kontoen vedblivende andrager Kr. 270,000.

Paa Assurancekontoen er der i Aar sparet Kr. 3,465.56, og denne Konto andrager nu Kr. 20,397.71.

I dette Selskab forelaa Forslag om Udvidelse af Kapitalen til Kr. 1,500,000. Men da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil en ekstraordinær Generalforsamling blive afholdt.

### Dampskibsselskaberne „Dannebrog“, „af 1896“, „Neptun“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretsadvokat Halkier dirigerede, og Konsul Johan Hansen aflagde Beretning:

Aaret havde ikke været meget forskelligt fra det foregaaende Aar og langt fra tilfredsstillende. Paa Grund af de lave Fragter har det kun med den største Omsigt og Økonomi været muligt at opsejle et mindre Udbytte for hver enkelt Rejse; naar „Dannebrog“ kunde møde med et mindre Resultat, ligger det til Dels i de heldige Kontrakter, Selskabet i sin Tid har afsluttet, og hvorpaa det har kunnet støtte sig i de daarlige Aar.

I det hele taget har de smaa og mellemstore Baade klart sig bedst, hvorimod Udbyttet af de større Baade kun har været daarligt.

Af de Sager, der vedrører Skibsfarten i Almindelighed, nævnte Beretningen bl. a. Nedsættelsen af Konsulatafgifter og Ulykkesforsikring for Søfolk, hvilke Sager jo nu var omtrent afgjorte, men ikke paa en Maade, der kunde siges at tilfredsstille Skibsfarten. Naar Konsulatafgifterne nedsættes til det halve, vil den forøgede Udgift, der paalægges Rederierne ved Ulykkesforsikringen, omtrent være det, der ellers var vundet ved Nedsættelsen. I den Henseende var man indenfor Skibsfarten bleven skuffet ved det ny Ministerium, hvis Konseilspræsident udtrykkelig fremhævede, at han ønskede at gøre Ret og Skel til alle Sider. Særlig i det sidste Aar har Konsulatafgifterne hvilet tungt paa Skibsfarten.

„Dannebrog“ Skibe har været beskæftigede i de sædvanlige Farter, for de mindre Baades Vedkommende i Nord- og Østersøfarten, for de mellemstore og større i Middelhavet og i oversøisk Fart. Større Havarier havde man ikke haft. Vinteren var forløben nogenlunde heldigt og bedre end i de sidste Par Aar, saa det havde ikke været nødvendigt at lægge noget af Skibene op. Strejken i Tyskland havde skaffet Selskabet nogle gode Kulrater. Alt i alt imødesaa man det kommende Aar med mere Tillid end det foregaaende, og uden at sige for meget turde man maaske haabe, at det næste Regnskab vilde vise et Skridt fremad imod lysere Tider for Skibsfarten.

Regnskabet udviste en Brutto Indtægt for samtlige Skibe paa Kr. 2,313,525.20. Efter Fradrag af Udgifterne, blandt hvilke Konsulatafgifterne figurerer med et Beløb paa Kr. 16,432.90, bliver Driftens Overskud Kr. 299,693.82, hvorfra fragaar Renter og Administration, ialt Kr. 109,690.28, saa at Netto Overskudet bliver Kr. 190,003.54. Heraf afskrives paa Bygningskonto Kr. 102,503.54, medens der i Udbytte udbetales 2½% af Aktiekapitalen med et Beløb af Kr. 87,500.

Paa Status er der paa Selskabets 12 Skibe, der er indkøbt for tilsammen Kr. 5,589,221.66, ialt indtil nu afskrevet Kr. 1,078,493.98, saa at den bogførte Værdi bliver godt 4½ Mill. Kr.

Til Revisorer genvalgtes d'Hrr. Adolf Carl, H. L. Hansen og Otto Hecksher.

Aarsresultatet i „Dampskibsselskabet af 1896“ havde været betydelig mere utilfredsstillende end for „Dannebrog“. Aarsagen hertil var nærmest Tilfældigheder, og mange mindre heldige Forhold havde gjort det umuligt at faa mere end Balance. Selskabet var ellers i enhver Henseende paa Højde med „Dannebrog“; Skibene var i udmærket Stand, og større Havarier havde man ikke haft, men Rejserne havde været længere og Ekspeditionerne daarligere. Skibene havde været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten.

I denne Forbindelse omtaler Beretningen Februar-Konferencen her i Byen. Resultaterne af de her tagne Beslutninger kunde dog næppe endnu ventes, men den almindelige Mening var dog, at Konferencen havde haft en meget stimulerende Virkning paa Nord- og Østersø-Fragtmarkedet og har allerede ført til, at der er fragtet flere Baade til de Rater, der blev vedtagne paa Konferencen, ja enkelte endog derover. Foreløbig staa Sagen imidlertid paa det Punkt, at hver Part har forskanset sig bag sine egne Volde, og venter paa, hvad Modparten vil gøre. Noget Resultat vil dog næppe ses før i April eller Maj, men Standpunktet nu, siger Beretningen, „er netop, hvad Konferencen gik ud fra, nemlig, at Rederne moralsk forpligtigede sig til ikke at slutte foreløbigt, hvis Købmændene ikke vilde akceptere de

fastsatte meget lave Rater. Foreløbig staa Rederne fast paa ganske faa Undtagelser nær, hvilke næppe vil have nogen Indflydelse. Kan denne Sammenslutning fortsættes, er der ingen Tvivl om, at vi vil opnaa, hvad vi ønsker. Ihvorvel de Minimums-Rater, vi har ansat, er meget lave, er de dog gennemgaaende højere, end hvad vi har haft i de sidste Aar, dog ikke højere, end at hver enkelt Rejse vil give et jævnt Overskud. Opnaar vi at gennemføre Fragterne, vil det sikkert vise sig paa Regnskabet som et bedre Resultat“.

Hvad Fremtiden angaar, var der for dette Selskab ingen Grund til at antage, at Resultatet ikke skulde blive fuldt saa godt som for de andre til næste Aar, saa det vil kunne hævde sit gamle Renomme som et af dem, der har været i Stand til at betale det største Udbytte.

Brutto Indtægten har for samtlige Skibe været Kr. 1,434,349.20. Efter Fradrag af Udgifterne, hvor Konsulatafgifterne beløber sig til Kr. 10,266.80, bliver Driftsoverskudet Kr. 116,090.08, medens Netto Overskudet efter Fradrag af Renter og Administration er Kr. 44,860.34, der er afskrevet paa Indkøbskonto.

Selskabets 8 Skibe, der er indkøbt for ialt Kr. 3,089,986.10, er nu nedskrevet til Kr. 2,625,280.20.

De afgaaede Revisorer, d'Hrr. Adolf Carl, H. L. Hansen og Jacob Holm, genvalgtes.

Dampskibsselskabet „Neptun“ havde været noget heldigere i det forløbne Aar end tidligere, og der kunde endog foreslaas et mindre Udbytte. Selskabet kom jo til Verden paa et uheldigt Tidspunkt, hvor alt var paa det højeste, baade Priser og Fragter, men saa kom den voldsomme Nedgang, og det lykkedes ikke at konsolidere Selskabet fuldstændigt og faa afskrevet noget paa Dampskibet „Kalundborg“, der var købt meget dyrt. For muligt at modbalancere dette, havde man besluttet at indkøbe Dampskibet „Dansborg“, der var bygget i England paa Spekulation, og som var til at faa billigt. Det havde allerede været i Fart i nogen Tid og vist sig at være et udmærket Aktiv; det vil komme til at staa til Bogs Kr. 90,000 billigere end Søsterskibet „Søborg“ i „Dannebrog“, der i sin Tid var købt særlig billigt. Naar Fragterne bedrede sig, vilde „Dansborg“ blive af særlig Værdi for „Neptun“ og hurtigt bringe dette lille Selskab i Højde med de øvrige. Skibet var indkøbt for Laan, som det var Meningen at betale tilbage, naar de nødvendige Aktier kan udstedes, og der søgtes derfor Generalforsamlingens Sanktion til at sætte Selskabets tre Skibe i Pant for dette Laan. Denne Sanktion blev enstemmig givet.

Brutto Indtægten har været Kr. 388,233.75, som efter Fradrag af Udgifter, blandt hvilke Konsulatafgiften er Kr. 2,354, giver et Driftsoverskud paa Kr. 47,031.54, hvorfra fragaar Renter og Administration Kr. 21,628.67, saa at Netto Overskudet bliver Kr. 25,402.87. Paa Indkøbskonto afskrives Kr. 12,902.87, og i Udbytte udbetales 2 pCt. med Kr. 12,500.

De to gamle Skibe er efter Fradrag af alle Afskrivningerne Kr. 60,837.05 bogførte for Kr. 671,211.55 og „Dansborg“ for Kr. 473,181.73.

Til Medlemmer af Kontrolkomiteen genvalgtes d'Hrr. H. Burmeister, Rudolf Schou og W. van Deurs.

#### Dampskibsselskabet „Ajax“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Razga dirigerede. Forretningsføreren, Kaptajn Torm, aflagde Beretning. Der gaves enstemmig Decharge for det reviderede Regnskab. Til Kommitteret genvalgtes Kontorchef Amund Jensen. Revisoren Hr. Asmus Hansen genvalgtes ligeledes. Forslaget om at sælge Selskabets Skib drøftedes, men der blev ikke taget nogen Beslutning.

#### Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1905 følgende Skibe anmeldt som totalt forliste; Sejlskibe: 13 amerikan-

ske, 24 britiske, 2 chilenske, 2 franske, 6 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 6 russiske, 1 spansk, 4 svenske; ialt 67. Dampskibe: 1 brasiliansk, 25 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 græsk, 1 italiensk, 4 japanesiske, 4 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, 1 uruguayisk; ialt 44. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 35, Ild 2, sunkne 2, forladt 5, Kondemnation 18, forsvundne 5; for Dampskibene: Stranding 24, Kollision 2, Ild 1, sunkne 4, forladt 2, Kondemnation 10, forsvundet 1.

▼ Beacon Light, engl. Dpsk, der i Januar strandede ved Tornby, forsøges nu bjærget. Svitzers „Skandinavien“ har gravet en Rende ind til Skibet og bragt Pumper om Bord.

Nordstern, Dpsk. af Stettin, har, paa Rejsen fra Stettin til Fakse i Ballast, mistet Skruen og er i Kjøge Bugt taget paa Slæb af Dpsk. „Pomana“ af Amsterdam, der bragte den hertil.

Amalienborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen hertil med Kul fra England, faaet slaaet Skruen løs og er gaaet i Dok hos Burmeister & Wain for Reparation.

Alabama, Dpsk. af Kjøbenhavn, strandet i December ud for Stornoway. Svitzers har nu opgivet Bjærgningen, og Bjærgningsdamperen „Viking“ returnerer til Frederikshavn.

Forsøg, Jagt, er den 31. f. M., paa Rejsen fra Aalborg til Mullerup med en Ladning Cement, strandet paa Hatterrevet og er Vrag. Besætningen gik i Baaden og reddedes af en Stenfisker fra Nyborg, der landsatte den i Ballen.

Augusta, Dpsk. af Greifswald, har været paa Grund ved Kastrup. Efter at en Del af Lasten, Gødning, var oplosset, kom Skibet flot. Fortsat Rejsen til Barth.

Metschta, Dpsk. af Rostoff, kom den 3. ds. for Indgaaende til Frederikshavn for Kulforsyning paa Grund. Flot ved indtrædende Højvande uden Assistance.

Frida, Skonnert af Kivik, er, paa Rejsen fra Halmstad til Emden med Trælast, indkommet til Aarhus med oven Bords Skade.

Fra Fanø skrives til os den 3. ds.

Boreas, Fiskekutter af Esbjerg, er nu bragt flot og slæbt til Esbjerg. Kutteren har ikke lidt ret meget ved Strandingen; den er vurderet til 7,500 Kr., hvoraf Bjærgerne faar 45 %. Udsætningen var meget besværlig, thi efter at Kutteren var rullet ud, sank den ned i Sandet, saa der maatte tomme Tønder til Hjælp for at faa den lettet. Bjærgningen var begunstiget af heldige Vejrforhold.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Galeasen „Dannebrog“ af Marstal, tilhørende Kaptajn W. Harris, er i disse Dage solgt til Sverrig for en Købesum af Kr. 4,700. Overtagelsen sker straks.

Den 24. Marts blev en ny Staaldamper, bygget for Regning Hr. I. R. B. Lefolii af Kjøbenhavn, sat i Vandet fra Hawthorn & Co.'s Værft i Leith. Skibet, der ved Afleveringen fik Navnet „Njall“, vil blive udstyret med de mest moderne Hjælpemidler og skal sættes i Fart paa Island.

Skonnerten „Astræa“ af Thurø, c. 137 Brutto Reg.-Tons, er af Skibsreder P. Bom paa Rederiets Vegne solgt til et Rederi i Marstal for en kontant Betaling af 10,850 Kr., at overtage straks ved Thurø, hvor Skibet er beliggende. Skibsfører Rasmussen af Marstal skal være Fører af „Astræa“.

Det er den engelske Allan Linje, der har Æren af at være den første, som har anvendt Dampturbinen i transatlantiske Passagerbaade. Den første af disse „Victorian“, er i dette Øjeblik paa sin første Rejse og med den næste „Virginian“ er der den 31. Marts afholdt Prøvetur paa Firth of Clyde.

Paa den af Værftet afholdte Prøvetur et Par Dage forinden opnaaede „Virginian“ paa et enkelt Tidspunkt en Ha-

stighed af over 20 Knob, medens den paa den officielle Prøvetur ved at gaa gradvis frem efterhaanden naaede en Fart af 19,8 Knob med 280 Omdrejninger og tilnærmelsesvis 15,000 ind. HK. Ved alle Hastigheder var Skibet fuldstændig fri for Rystelser af nogen Art og var saa roligt, at adskillige af de om Bord værende Gæster under Frokosten rejste sig for ved at se ud gennem Køjernerne at overbevise sig om, at Damperen virkelig bevægede sig.

Blandt Gæsterne, over 600 i Tallet, var foruden Turbinens Opfinder, Mr. C. A. Parsons, et stort Antal fremragende Maskiningeniører og Skibsbyggere, hvem der blev givet særlig Lejlighed til at undersøge Turbinemaskinerne under Gangen.

Den 6. April afgaar „Virginian“ paa sin første Rejse fra Liverpool til Halifax og St. John (N. B.)

Fra Flensborg Skibsværft løb fornylig to Dampere „Lotte Menzell“ og „Clara Menzell“, bygget for Regning Firmaet Menzell & Co., Hamburg, af Stablen.

Damperne har følgende Hoveddimensioner (engelsk Maal): Største Længde: 312' 0", største Bredde 45' 2", Dybde (moulded) 28' 6". Lastevævnen er c. 4,800 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 4. April.) Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 4. April for Antwerpen. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Christiania 23. Marts til Filadelfia. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 16. Marts. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Reval 31. Marts. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 2. April. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 31. Marts. — Arno, Struberg, afgik fra Marsala 1. April til Algier. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 3. April. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Pillau 1. April. — Beira, Lunge, ankom til Marseille 3. April. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Malaga 1. April. — Christian IX, Holm, ank. til Grimsby 3. April. — Dagmar, Larsen, afg. herfra 31. Marts til Rotterdam. — Douro, Mortensen, afg. herfra 2. April til Rotterdam. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Stockholm 2. April. — Florida, Ørum, ank. til Newcastle 3. April. — Frederik, Thomsen, ankom til Anvers 1. April. — Garonne, Kromann, ankom til Danzig 2. April. — Georgios I, Sørensen, pass. Gibraltar 3. April for Genua. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 29. Marts hertil. — Hengest, Harder, afgik herfra 3. April til Windau. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Deal 31. Marts for Marseille. — Kasan, Hansen, ank. til Havre 31. Marts. — Kentucky, Staal, afgik fra New Orleans 30. Marts hertil. — Kiew, Christiansen, ankom til Newcastle 3. April. — Kursk, Gommessen, ankom til Libau 29. Marts. — Leopold II, Meyer, ankom til Livorno 28. Marts. — Loire, Craignou, afgik fra La Rochelle 1. April hertil. — Louise, Kruse, ank. hertil 3. April. — Louisiana, Andresen, afg. fra Filadelfia 4. April til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 31. Marts. — Morsø, Jacobsen, passerede Hanstholm 3. April for Middlesbro. — Moskø, Meldahl, ankom til London 3. April. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 28. Marts. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. hertil 1. April. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 2. April. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 29. Marts. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 26. Marts. — Perm, Christensen, ank. hertil 3. April. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 1. April. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 2. April. — Rita, Schibbye, ank. hertil 31. Marts. — Seine, Dampt, ank. til Dunkerque 2. April. — Texas, Andersen, ankom til Stettin 29. Marts. — Tiber, Wiencke, ank. hertil 1. April. — United States, Wulff, pass. Exeter 26. Marts for New York. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunsbüttel 3. April for Anvers. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Pillau 2. April. — Viking, Rasmussen, ank. til Anvers 29. Marts. — Marie afgik herfra 24. Marts til Manchester via Stettin. — Vadsø afgik fra Swansea 1. April hertil. — Fix afgik fra Stettin 30. Marts til Neufahrwasser. — Gambetta ank. hertil 4. April. — Alexander afgik fra London 1. April hertil.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, Schmidt, ank. til Newcastle 3. April. — Frode, Meyer, ankom til Rotterdam 4. April. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Libau 3. April. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Rosario 22. Marts, best. til St. Vincent f. O. — Erik II, Mahncke, ankom til Rotterdam 31. Marts. — Knud II, Hansen, afgik fra Buenos Ayres 22. Marts. — Danmark, Kraemer, ankom til Kbhvn. 31. Marts. — Ragnar, Holst, ank. til Sunderland 3. April. — Skjold, Risø, afgik fra Stettin 2. April. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Aarhus 3. April. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Riga 3. April. — Svend II, Riber, ank. til Buenos Ayres 8. Marts. — Harald, Hveysel, ankom til Swansea 1. April.

**Viking.** Bjørn, Huus, ank. til Reval 4. April. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Pillau 2. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Bona 1. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Libau 22. Marts. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Glasgow 16. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Swinemünde 1. April, best. til Windau. — Russ, Rasmussen, ankom til Smyrna 2. April. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Dunkerque 23. Marts. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Shields 17. Februar.

**Heimdal.** Anine, Leth, ank. til Barcelona 3. April. — Kamma, Løffer, afg. fra Huelva 29. Marts. — Elna, Rathje, ank. til Oran 3. April. — Martha, Christensen, ankom til Dunkerque 31. Marts. — Helga, Møller, ank. til Marseille 2. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Sunderland 31. Marts. — Simone, Olsen, afgik fra Nizza 31. Marts. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Tunis 30. Marts.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, ank. til Methil 2. April. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Mahgia 3. April.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Sunderland 28. Marts, ankom til Aalborg 31. Marts. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Leith 30. Marts, best. til Rotterdam. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Bremerhaven 2. April, bestemt til Reval. — Nordsøen, Gram, afgik fra Antwerpen 1. April, ank. til Esbjerg 2. April. — Nexos, Basse, afgik fra Nykjøbing F. 30. Marts, ank. til Krogen (Norge) 1. April. — Nora, Jørgensen, afgik fra NørreSundby 31. Marts, bestemt til Newcastle o. T. — Cito, P. Nielsen, ankom til Antwerpen 30. Marts. — Napoli, Christensen, ankom til Hull 1. April. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Middlesbro 28. Marts, ank. til Aarhus 31. Marts. — Neptun, Knudsen, afgik fra Esbjerg 1. April, best. til Methil. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Hamburg 29. Marts, ank. til Boness 1. April. — Alfa, Iversen, afgik fra Blyth 31. Marts, ankom til Esbjerg 2. April. — Dagmar, Hansen, ankom til Rouen 3. April.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Tyne 29. Marts, bestemt til Genua. — Karen, Winther, afgik fra Port du Bouc 31. Marts, best. til Limassol (Cyprus).

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 30. Marts, best. til Stettin.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Dartmouth 4. April, best. til Neufahrwasser.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 30. Marts, ank. til Hamburg 2. April. — Carbonia, Winckler, afgik fra Stettin 29. Marts, ank. til Helsingør 30. Marts.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Sunderland 3. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 1. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Swinemünde 2. April. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Sfax 30. Marts, best. til Stettin. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Newcastle 23. Marts, best. til Spezia. — Kronborg, Hveissel, ankom til Saigon 23. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 1. April. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Livorno 31. Marts, bestemt til Sevilla. — Søborg, Fischer, afgik fra Blyth 31. Marts, bestemt til Savona. — Uranienborg, Schmidt, ank. til W. Hartlepool 2. April. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Riga 28. Marts, best. til London.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Sevilla 23. Marts. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 26. Marts. — Marselisborg, Andersen, ank. til Montevideo 8. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Libau 27. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til Newport 1. April. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Sunderland 2. April, bestemt til Kbhvn. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Porman 27. Marts, best. til Middlesbro. — Vordingborg, Petersen, ankom til Burntisland 1. April.

**Neptun.** Jægersborg, Larsen, ankom til Dunkerque 3. April. — Kallundborg, Andersen, ank. til Porman 1. April. — Dansborg, Kühl, afgik fra Livorno 2. April, best. til Cadix.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afg. fra Svendborg 1. April, bestemt til Tyne.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 4. April.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Sunderland 1. April, bestemt til Danzig. — Helene, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 1. April, ankom til Kiel 2. April. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 3. April, best. til Newcastle. — Agnete, Sørensen, ank. til Neufahrwasser 3. April. — Hermia, Petersen, afgik fra Blyth 1. April, best. til Svendborg. — Alice, Hansen, ank. til Aalborg 31. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Burntisland 4. April. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 4. April, bestemt til Kiel.

**Det Vestindiske Kompagni.** St. Croix, Berg, afgik fra Galveston 28. Marts. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 29. Marts. — St. Thomas, Prah, ankom til Hamburg 2. April. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 4. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Port Arthur 25. Marts. — Nordland, Pedersen, ankom til Bordeaux 2. April. — London, Krogh, afgik fra Galveston 28. Marts.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom til Bandholm 31. Marts. — Erinding, Hansen, ank. til Vejle 30. Marts. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 3. April.

**Svendens & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Rufisque 3. April. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Tyne 4. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Methil 3. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Boness 3. April. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Gambia 27. Marts. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Libau 31. Marts. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Boness 30. Marts. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Libau 1. April. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Marseille 4. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Buenos Ayres 18. Marts. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afg. fra Rufisque 3. April. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Rufisque 29. Marts. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Gambia 4. April.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 31. Marts. — London, Krogh, afgik fra Galveston 30. Marts, bestemt til Hamburg. — Paris, Boeck-Hansen, ank. til Grangemouth 30. Marts. — Bryssel, Tholander, ankom til Liverpool 30. Marts.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, passerede Las Palmas 30. Marts, bestemt til Sunderland. — Wien, Brink, ankom til Blyth 2. April.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afg. fra Libau 31. Marts, bestemt til London. — Kai, Kurtzhals, ank. til Aarhus 31. Marts. — Clara, Villadsen, ank. til Kallundborg 3. April. — Axel, Damm, afg. fra West Hartlepool 4. April, bestemt til Aarhus. — Erik, Steen, ank. til Libau 28. Marts. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 29. Marts, bestemt til Leith. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Messina 24. Marts. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Newhaven 31. Marts. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Catania 24. Marts, bestemt til Hamburg.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afg. fra Riga 1. April, best. til Halmstad.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afgik fra Cardiff 4. April. — Slesvig, Svarrer, ank. til Rouen 1. April.

## Sejlskibe.

**Fanø. Sønderho.** Martha, Brinch, passerede 29. Marts Helsingør paa Rejse fra Aruba til Stettin.

**Rønne.** Hermod, Grønvald, ankom til Kjøbenhavn 30. Marts. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Slesvig 30. Marts. — Gudmund, Borbye, ankom til Pillau 30. Marts. — Rolf, Møller, ank. til Colberg 31. Marts. — Hans Peter, Westh, ankom til Oskarshamn 1. April. — Cathrine, Hansen, ank. til Nakskov 30. Marts. — Sigurd, Hansen, ank. til Kolding 1. April.

**Svendborg.** Brødrene, Jørgensen, ankom til Hull 27. Marts. — Mine, Møller, ankom til Hamburg 28. Marts. — Leif, Andersen, ank. til Antwerpen 28. Marts. — Emanuel, Bentzen, ank. til Swinemünde 28. Marts. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Antwerpen 28. Marts. — Zenitha, Jensen, ankom til Rouen 28. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Berwich Twede 28. Marts. — Kirstine, Sørensen, ank. til Pillau 29. Marts. — Odin, Andersen, ank. til Leith 28. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Leith Red 28. Marts. — Urania, Nielsen, ankom til Wolgast 28. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Hamburg 29. Marts. — Lyø, Jensen, ankom til Karlskrona 29. Marts. — Boline Marie, Hansen, ankom til Løje 29. Marts. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Olufsholm 29. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til Grenaa 31. Marts. — Cimbria, Nielsen, ank. til Hamburg 30. Marts. — Yrsa, Hansen, ankom til Mandal 30. Marts. — Capella, Hansen, ankom til Skjelskør 30. Marts.

— Heimdal, Rasmussen, ankom til Frederikshald 30. Marts.  
— R. P. Petersen, Andersen, ankom til Pentuan 30. Marts.  
— Niels Juel, Henriksen, ankom til Pillau 31. Marts. —  
Concordia, Henriksen, ankom til Guernsey 31. Marts. —  
Alfred, Wilde, ankom til Frederiksstad 1. April. — Fylla,  
Rasmussen, ankom til Charlestown 31. Marts. — London,  
Andersen, ank. til Charlestown 31. Marts. — Delos, Ander-  
sen, ankom til Penzance 1. April. — Slesvig, Hansen, ank.  
til St. Malo 2. April. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til  
Langesund 3. April. — Marie, Nielsen, ankom til Kallund-  
borg 1. April. — Hertha, Brandt, ank. til Kolding 2. April.  
— Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Stettin 2. April. —  
Pallesen, Jensen, ankom til Newcastle 2. April. — Activ,  
Mouritzen, ank. til Kjørteminde 2. April. — I. M. Nielsen,  
Eriksen, ankom til Stettin 2. April. — Hans Ditlev, Chri-  
stensen, ankom til Königsberg 2. April. — Sophie, Jensen,  
ankom til Königsberg 2. April.

**Ærs.** Alma Marie, Hansen, ank. 27. Marts til London.  
— Vera, Hansen, ankom 27. Marts til Masnedund. — Lyk-  
kens Haab, Petersen, ankom 27. Marts til Kjøbenhavn fra  
Rostock. — Maren, Albertsen, ank. 27. Marts til Shorehamn.  
— Ellen, Lauritzen, ank. 27. Marts til Passages. — Genius,  
Bastrup, ankom 27. Marts til Langesund. — Svanen, Møll-  
mann, ankom 28. Marts til Wismar. — Avance, Rasmussen,  
ankom 28. Marts til Halmstad. — Anne, Schmidt, ankom 28.  
Marts til Halmstad. — Ellen, Svendstrup, ankom 28. Marts  
til Dysart. — Agent Petersen, Nielsen, ankom 28. Marts  
til Buenos Ayres. — Enigheden, Friis, er ankommen til  
Swinemünde paa Rejse til Demin. — Wemyss Castle, Al-  
bertsen, ankom 29. Marts til Bogense. — Hydra, Albertsen,  
ankom 1. April til Blyth. — Albert, Fabricius, ank. 1. April  
til Aarhus. — Gudmund, Stegmann, ank. 30. Marts til Pillau.  
— M. Hay, Petersen, ank. 30. Marts til Libau. — Phoenix,  
Rasmussen, ankom 30. Marts til Göteborg. — Dana, Carlsen,  
afgik 29. Marts fra Laguna Carmen til Hamburg. — Fami-  
liens Haab, Petersen, ankom 29. Marts til Frihavnen. —  
Paket, Friis, afgik 28. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal. —  
Haabet, Petersen, afg. 29. Marts fra Kjøbenhavn til Island.  
— Kirstine, Rasmussen, ank. 30. Marts til Furellen (Goth-  
land). — Herkules, Bager, ankom 30. Marts til Neufahr-  
wasser. — Immanuel, Bager, ank. 30. Marts til Bridgeness.  
— Thekla, Fabricius, ankom 30. Marts til Tønsberg. —  
Mathilde, Hansen, ank. 31. Marts til Fakse Ladeplads. —  
Bien, Petersen, ank. 31. Marts til Kragerø. — A. H. Friis,  
Rasmussen, ankom 31. Marts til Hammerhavn. — Marie,  
Friis, ank. 28. Marts til Pillau. — Brødrene, Petersen, ank.  
30. Marts til Frihavnen. — Emanuel, Eriksen, ankom 28.  
Marts til Methil. — De 8 Søkende, Boye, ank. 30. Marts  
til Rudkjøbing. — Forældres Minde, Christensen, ankom  
30. Marts til Göteborg. — Theodor, Andersen, ankom 31.  
Marts til Kjøbenhavn. — Hildur, Andersen, afgik 30. Marts  
fra Kjøbenhavn til Island. — Lauritz, Folmer, ankom 31.  
Marts til Hammerhavn. — Concordia, Madsen, ankom 31.  
Marts til Tvedalen. — Marthing, Friis, ankom 1. April til  
Dingle. — Freya, Nielsen, ankom 1. April til Newcastle. —  
Thea, Friis, ank. 1. April til Nykjøbing S. — Marie, Mad-  
sen, ankom 1. April til Paimpool. — Ino, Weber, ankom 3.  
April til Memel. — Svalen, Rosenbeck, passerede 3. April  
Gibraltar, paa Rejse til Concarneau. — Skandia, Hay, ank.  
3. April til Fowey. — Hamlet, Rasmussen, ankom 3. April  
til Pillau. — Gloria, Fabricius, ankom 3. April til Laurvik.  
— Regina, Kock, ankom 1. April til Kjøbenhavn. — Ema-  
nuel, Nielsen, ankom 31. Marts til Kjøbenhavn. — Marie,  
Hansen, ank. 31. Marts til Kjøbenhavn fra Aarhus. — Inge-  
borg, Drejøe, afgik 1. April fra Kjøbenhavn til Island. —  
Berthe Marie, Hansen, ankom 31. Marts til Kjøbenhavn  
fra Greifswald. — Skjold, Nielsen, afg. 3. April fra Dram-  
men til Boston.

## Emil G. v. Høveling, Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Eneforhandler: EINAR H. PETERSEN

Telefoner: 915 — 18,546.

Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er an-  
ført 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. Læsø N.-Kyst.** Havnefyret ved Østerby Havn er nu tændt. Det er anbragt paa V.-Molens Hoved og ikke som i „Efterretninger for Søfarende“, „Dansk Søfartstidende“ Nr. 6 1905, anført paa Ø.-Molens Hoved.

**Laaland S.-Kyst. Hyllekrog.** For at undgaa Forveksling med Fyret paa Fyrskibet „Fehmarnbelt“ vil Hyllekrog ikke blive saaledes som anført i „Efterretninger for Søfarende“, „Dansk Søfartstidende“ Nr. 26 1904, men det bliver et hvidt Lynfyret, der hver 12 S. viser To-Lyn; Lyn  $\frac{1}{6}$  S., Mørke  $\frac{2}{5}$  S., Lyn  $\frac{1}{5}$  S., Mørke  $\frac{8}{5}$  S.  
Fyret ventes tændt omtrent den 1ste Avgust 1905.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Malmö.** Lystønderne og Klokketønderne ved Malmö er atter udlagt.

**Karlskrona Skærgaard. Tjurkö Sten.** Prikken, som i Foraaret skal udsættes ved Tjurkö Sten, bliver rød.

I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibene „Kopparstenarne“ og „Svenska Björn“ atter udlagt paa Station.

**Finland. Åbo Distrikt. Långö.** I Farvandet til Dalsbruk er Långö N.-lige Vager torandret til en Ø.-lig Vager.

**Finske Bugt. Pörtö Havn.** Fra Farvandet ved Onas Råskår til Pörtö Havn er et 8 Fods Farvand afmærket fra  $60^{\circ} 11'_{10}$  N. Br.  $25^{\circ} 30'_{16}$  Ø. Lgd. til  $60^{\circ} 9'_{16}$  N. Br.  $25^{\circ} 26'_{19}$  Ø. Lgd.

**Seskår.** Til Seskår Havn er et 8 Fods Farvand afmærket fra  $60^{\circ} 0' 2''$  N. Br.  $28^{\circ} 19' 35''$  Ø. Lgd. til  $59^{\circ} 59' 22''$  N. Br.  $28^{\circ} 24' 13''$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Zinnowitz NØ.** Zinnowitz Bank hvide Baaketønde med N.-lig Topbetegnelse ligger nu paa  $54^{\circ} 6' 25''$  N. Br.  $13^{\circ} 58' 2''$  Ø. Lgd. Vineta Bank N.-Ende er afmærket med en hvid Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse, mærket „Vineta Bank N.“.  $54^{\circ} 5' 36''$  N. Br.  $13^{\circ} 59' 42''$  Ø. Lgd. Koserow Grund N.-Ende er afmærket med en hvid Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse, mærket „Koserow Stein Grund N.“.  $54^{\circ} 5' 20''$  N. Br.  $14^{\circ} 1' 39''$  Ø. Lgd. Koserow Bank Ø.-Ende er afmærket med en hvid Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse, mærket „Koserow Bank Ø.“.  $54^{\circ} 4' 10''$  N. Br.  $14^{\circ} 2' 38''$  Ø. Lgd.

I Maj eller Juni 1905 foretages følgende Forandring i Belysningen og Afmærkningen af Indløbet til Kieler Fjord: Fyrskibet „Stollergrund“ inddrages.

Et Fyrskib „Bülk“ udlægges Ø. for Grunden Kleverberg. Det skal vise rødt Et-Blink af  $2\frac{1}{2}$  S. Varighed hver 8 S.  $54^{\circ} 27'_{18}$  N. Br.  $10^{\circ} 15'_{12}$  Ø. Lgd. Taagesignal gives med et Taagehorn, der hver 20 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

Et Fyrskib „Gabelsflach“ udlægges Ø. for Grunden Gabels Flak.  $54^{\circ} 30'_{18}$  N. Br.  $10^{\circ} 24'_{14}$  Ø. Lgd. Fyr og Taagesignal fra Fyrskibet „Stollergrund“ anbringes i Skibet.

Ved Gabels Flak Ø.-Ende udlægges en hvid Spirtønde med rød, Ø.-lig Topbetegnelse, mærket „Gabelsflach O.“, og ved Grundens V.-Ende en hvid Spirtønde med rød, V.-lig Topbetegnelse, mærket „Gabelsflach W.“. Linjen Schönberg Kirke overet med Schönberg Baake gaar fri Ø. om Gabels Flak; den Ø.-lige Spirtønde ligger i denne Linje.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Nidingen.** Klokketønden ved Nidingen er atter udlagt.

**Bohus Kyst.** Følgende Prikker er nu forandret: Stapelskår,  $58^{\circ} 9' 15''$  N. Br.  $11^{\circ} 23' 53''$  Ø. Lgd., Brudbådan,  $58^{\circ} 10' 5''$  N. Br.  $11^{\circ} 24' 10''$  Ø. Lgd., Berggrund,  $58^{\circ} 13' 10''$  N. Br.  $11^{\circ} 24' 47''$  Ø. Lgd., og Kollefju,  $58^{\circ} 31' 45''$  N. Br.  $11^{\circ} 13' 24''$  Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Amrum.** Amrum Fyr er nu forstærket betydeligt.

**Helgoland. Sellebrunnen.** Sellebrunnen Fløjtetønde er nu hvid, mærket „Sellebrunnen“, med N.-lig Topbetegnelse.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie- eller Monnikensloot.** Farvandet ved Vlieland NØ-Pynt har atter forandret sig. Det gaar nu fra Stumptønde Nr. 5 i Vliesloot til Spidstønde 7 i Stortemelk med 6 à 7 Fod Vand, dog er der paa Yder-tærskelen kun 5 Fod. Det er endnu ikke afmærket og er upaalideligt.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Mellem Rozenburg Sluse og Fyrene paa Blankenberg Mole er den mindste Dybde i Farvandet for dybtgaaende Skibe 22 Fod.

**Zeegat van Brouwershaven. Hollandsch Diep.** Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 11 i Hollandsch Diep er flyttet og ligger i 12 Fod Vand.  $51^{\circ} 43' 2''$  N. Br.  $4^{\circ} 36' 37''$  V. Lgd.

**Keeten.** Keeten rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant er flyttet og ligger i 14 Fod Vand.  $51^{\circ} 36' 31''$  N. Br.  $3^{\circ} 54' 58''$  Ø. Lgd.

**Haringvliet. Bommel.** I den gravede Rende i Bommel er Dybden nu aftaget til 12 Fod, hvorfor de rød og hvid sribede Kugletønder Nr. 5 a og Nr. 7, Stumptønderne Nr. 6 og 6 a, samt Spidstønderne Nr. 7 a og b er inddraget.



I det N.-lige Løb er Dybden 14 Fod. Følgende Tønder er udlagt: Spidstønde Nr. 7 med Ballon i 18 Fod Vand, 51° 43' 22" N. Br. 4° 17' 42" Ø. Lgd., Spidstønde 7a i 13 Fod Vand, 51° 43' 19" N. Br. 4° 18' 6" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 7b i 13 Fod Vand, 51° 43' 21" N. Br. 4° 18' 58" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 7 i 15 Fod Vand, 51° 43' 28" N. Br. 4° 19' 4" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 har faaet afkortet Kogle og Stumpstønde a bar nu Nr. 6.

**Zeegat van Zierikzee. Veregat og Haringvretter.** I Veregat har Spidstønderne Nr. 5—11 nu Nr. 4—10 og V. for Haringvretter Stumpstønderne Nr. 2—8 nu Nr. 1—7.

**England. Themsen. Chapman Fyr. Sea Reach.** Den 10de April 1905 flyttes følgende Tønder i Sea Reach saaledes, at de afmærker Midten af det dybeste Løb:

Lystønde Nr. 2 flyttes c. 1 Kbl. S. hen, Lystønde Nr. 3 c.  $\frac{3}{4}$  Kbl. S. hen og Lystønde Nr. 4 c. 1 Kbl. S. 45° Ø. hen.

East River Middle sort og hvid vandret stribede Kuglertønde flyttes 6 Kbl. N. 66° V. hen, River Middle sorte Spidstønde  $\frac{3}{8}$  Kbl. N. 61° V. hen og West River Middle sorte Spidstønde  $\frac{3}{4}$  Kbl. N. 60° V. hen.

I Chapman Fyr drejes Skillelinjen mellem rødt og hvidt Lys fra S. 84° Ø. til S. 87° Ø. 51° 30' N. Br. 0° 37' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Saint Malo.** En Skonnert er sunket 3 Kbl. NV for Øen Agot i Linjen Décollé højest, overet med Saint Malo Kirke. En Mast er 14 Fod over Vandet. Vraget vil blive afmærket.

**England. Portland Harbour.** Ved Portland Harbour er Fyr og Taagesignal forandret saaledes:

Et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Blink  $\frac{3}{4}$  S., Mørke  $\frac{1}{4}$  S., er tændt paa SØ-Enden af den N.-lige, fritliggende Bølgebryder, c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 65° V. fra Breakwater Fort Fyr, i Stedet for de to hvide Fyr lodret for hinanden, der vistest fra Duc d'Albe A. Flammens Højde: 68 Fod. Synsvidden: 14 Kml. En Taageklokke ved Fyrtaarnet giver Et-Slag hver 10 S.

Et rødt Fyr med En-Fermørkelser hver 10 S. er tændt paa NV-Enden af samme Bølgebryder, i Stedet for de to hvide Fyr lodret for hinanden, der vistest fra Duc d'Albe B,  $\frac{8}{12}$  Kbl. N. 48° V. fra Breakwater Fort Fyr. Flammens Højde: 29 Fod.

Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S. er tændt paa Yderenden af Bølgebryderen, som strækker sig ud fra Binleave Rocks, i Stedet for de to hvide Fyr lodret for hinanden, der vistest fra Duc d'Albe C,  $\frac{9}{4}$  Kbl. N. 44° V. fra Breakwater Fort Fyr. Flammens Højde: 29 Fod.

Det røde Blinkfyr paa Breakwater Fort er ombyttet med et lille, rødt, fast Bifyr paa Fortets NV.-lige Del, 60 Alen N. 46° V. fra det gamle Fyr. Det lyser fra N. 87° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 13° V. Taagesignalet og de øvrige Fyr paa Bølgebryderen er nedlagt.

Breakwater Fort Fyr: 50° 35' N. Br. 2° 24', V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Belle Ile. Sauzon.** Sauzon røde, faste Havnefyr er forstærket. Synsvidden er  $\frac{5}{2}$  Kml.

**Portugal. Tejo.** Dampere "Lisboa" er strandet i det N.-lige Løb til Tejo, og Vraget spærrer Løbet, saa at Lodserne ikke vil tage Skibe der igennem. 38° 40' N. Br. 9° 20' V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Salem Harbour. Baker Island N.** En Grund med under 22 Fod er funden i 5 à 6 Fv. Vand N. 13° V. fra Baker Island Fyr og c.  $\frac{1}{8}$  Kml. N. for Powers Rock Tønde.

**Delaware River. Elsingborough Point.** En Spidstønde, Elsingborough Nr. 20 B er udlagt paa Ø.-Siden af 29 Fods Renden, ved Skæringen af Reedy Island og New Castle Ledelinjer,  $\frac{1}{8}$  Kml. N. 63° Ø. fra Baker bageste Ledefyr.

**Duck Creek Flats.** Duck Creek Cut Spirtønde Nr. 18 A er ombyttet med en Spidstønde og flyttet  $\frac{3}{8}$  Kml. S. 17° V. hen til  $\frac{2}{10}$  Kml. N. 59° Ø. fra Bombay Hook Fyr paa NØ.-Siden af den 29 Fods gravede Rende.

**Chesapeake Bay. Baltimore. Craighill Channel.** Vraget af "Willie J. Gibson", der var sunket i Craighill Channel, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**North Carolina. Cape Fear. Frying Pan Shoal SØ.** En rød og sort vandret stribet Fløjtetønde er i 6 Fv. Vand udlagt ved en  $\frac{3}{4}$  Fv. Grund, 9 Kml. S. 78° V. fra Fyrskibet "Frying Pan Shoal."

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport.** Det dybe Vand NV. for Ship Island stræk-

ker sig 4 Kml. ind mod Land, hvorfra er gravet en 7 Kml. lang,  $\frac{1}{2}$  Kbl. bred, 23 Fod dyb Rende til c. 1 Kml. fra Kysten ved Gulfport, hvor den udvider sig og er i Forbindelse med Ankerbassinnet, som er  $\frac{1}{2}$  Kml. langt og  $\frac{1}{4}$  Kml. bredt med 23 Fod Vand. I Bassinet kan losses og lades under alle Vejrforhold.

**Mexiko. Vera Cruz.** Vera Cruz Havn er fuldført og tilgængelig for de største Skibe. Dybden er næsten overalt 31 Fod.

**Turks Islands. Sand Cay. Wynns Rock.** Wynns Rock, med 3 Fv. Vand, ligger c. 1 Kml. S. 80° V. fra Baaken paa Sand Cay. Klippen er let at se, da den staar sort mod det omgivende hvide Sand.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien.** I Brasilien indføres følgende Afmærknings-System:

Enligt liggende Grunde afmærkes med Spidstønder, der paa N.-Siden er sorte eller hvide, paa S.-Siden røde, paa Ø.-Siden rød og hvid lodret stribede og paa V.-Siden sort og hvid lodret stribede.

Styrbords Side af Løb afmærkes med røde Spidstønder, der kan have Ballon som Topbetegnelse.

Bagbords Side af Løb afmærkes med sorte Stumpstønder, der kan have Trekant som Topbetegnelse.

Midtfarvandsgrunde afmærkes med hvid og sort eller rød og sort vandret stribede Spidstønder eller paa anden Maade.

Tønderne kan være mærket med Navn, Bogstav eller Nummer, Bogstaver og Numre begynder fra Søen.

Vrag afmærkes med grønne Spidstønder, mærket „C. S.“ Master eller Dele af Vraget males grønt.

Styrbords Side er den Side, som haves paa højre Haand, naar man sejler med Flodens Hovedstrøm eller staar ind i en Havn, Flod eller Indløb fra Søen, Bagbords Side den, som haves paa venstre Haand under samme Forhold.

**Chili. Smyth Channel.** Cray Channel og Mayne Channel. Paa  $\frac{3}{4}$  Fv. Klippen Ø. for Connor Islands er der kun 2 Fv. og ikke  $\frac{3}{4}$  Fv., og den ligger  $\frac{2}{2}$  Kbl. S. 72° Ø. fra den NØ.-ligste af Connor Islands. Tønden ligger ved Klippens Ø.-Side. En 2 Fv. Klippe Medio ligger 1 Kbl. N. 59° V. fra Cuningham Island V.-Side. 52° 22' 20" N. Br. 73° 41' 0" V. Lgd.

Paa Foley Shoal,  $\frac{3}{4}$  Kbl. N. 4° Ø. fra den største af Foley Islands, er den mindste Dybde  $\frac{3}{4}$  Fv. og ikke  $\frac{6}{4}$  Fv. En 3 Fv. Klippe ligger  $\frac{2}{4}$  Kbl. S. 9° V. fra Hoskyn Island.

Danger Rock, der er rapporteret at ligge i det N.-lige Indløb til Mayne Channel, 1, Kml. N. 44° V. fra den c. 500 Fod høje Top af Long Island, findes ikke og er udtaget af Kortene.

**Tierra del Fuego Ø.-Kyst. Good Success Bay.** Den argentinske Regering vedligeholder ikke længer noget Tilflugtssted for Skibbrudne i Good Success Bay. Bugten besøges kun lejlighedsvis af Regeringens Skibe. 54° 48' S. Br. 65° 14' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Gibraltar.** Fra den 1ste April 1905 vil Tidsignal-Kuglen paa Naval Signal Station, Windmill Hill Flats, i Gibraltar, hver Dag fra det bliver lyst om Morgenen til det bliver mørkt om Aftenen blive højest fem Minutter før hver hel Time og falde nøjagtig hver Time, Greenwich Middeltid. 36° 6' 45" N. Br. 5° 20' 53" V. Lgd.

**Italien. Spezia.** Lystønden ved Yderenden af Handehavnens V.-Mole i Spezia er flyttet c.  $\frac{1}{4}$  Kbl. Ø. hen og ligger c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 62° Ø. fra de to røde Fyr paa Molehovedet.

**Civitavecchia.** I Løbet til Civitavecchia indre Havn er der nu kun 21 Fod Vand. Dybden skal atter forøges til 25 Fod. Den yderste Del af Ydermolens NV.-lige Arm er nu helt under Vandet; man skal gaa N. om Lystønden, som ligger uden for dens Yderende.

**Gallipoli og Golfo di Sant Eufemia.** Fiskeredskaberne, der laa ved Torre Cesarea, NV. for Gallipoli, er flyttet til Torre San Isidoro,  $\frac{2}{2}$  Kml. S. for Porto Cesarea. I Golfo di Sant Eufemia er c. 1 Kml. VSV. fra Santa Venere Fyr udlagt Fiskeredskaber, som strækker sig  $\frac{1}{2}$  Kml. ud fra Land.

**Ægypten. Suez Canal. Great Bitter Lake.** Det hvide, faste Fyr ved Indløbet til Kanalen ved N.-Enden af Great Bitter Lake er sluttet. 30° 23' N. Br. 32° 21' Ø. Lgd.

**Alexandria. Boghaz Pass.** Naar Lodserne paa Grund af Sø ikke kan komme om Bord i et Skib uden for Boghaz Pass, hejses Bogstavet V efter det internationale Signal-System paa Slæbe- eller Lodsbaaden.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Sumatra V.-Kyst. Koninginne Baai.** Revet  $1\frac{1}{2}$  Kml. N.  $53^{\circ}$  Ø. for Sinjaroe findes ikke, der er 30 à 32 Fv. Dybde paa Stedet, derimod ligger et Rev med  $2\frac{1}{4}$  Fv. mindste Dybde paa  $1^{\circ} 3'$  S. Br.  $100^{\circ} 19'$  Ø. Lgd.  
Paa Koningin Regentesrif er der 6 Fod og paa Gosong Sirandah  $1\frac{3}{4}$  Fv. En Sten med  $6\frac{1}{2}$  Fv ligger paa  $1^{\circ} 5\frac{1}{4}$  S. Br.  $100^{\circ} 20'$  Ø. Lgd.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, den 6. April 1905. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Engelsk Sørretssag. — Nord- og Østersøfarten. — Hamburg-Amerika Linjen. — 40 Aars Jubilæum. — Sømandsforeningen af 1856 i Kjøbenhavn. — Fragtmarkedet. — 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 omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Pettitlinie 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 Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

**VM. BALTZERSEN.**

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

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

Aktieselskabet

**Dansk Søfartstidende**

Udbyttet for Aaret 1904 udbetales fra D. D. med 4 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Anna Plads 26, Kjøbenhavn, fra 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Koupon No. 2.

Kjøbenhavn, d. 6. April 1905.

Bestyrelsen.

**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.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.

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 samt hos Blankensteiners Efft., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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.

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægterfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugsordampere, Trawl- og Hav-Fiskefartøjer. Fiskefartøjer etc. udføres fordelagtigt ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening**

afholder ekstra-ordinær Generalforsamling, Fredagen den 14. April d. A. Kl.  $9\frac{1}{2}$  Form. paa Grand Hotel i Odense med følgende Dagsorden:

1. Forhandling og eventuelt Beslutning om, hvilke Skridt der fra Foreningens Side vil være at tage i Anledning af den nu af Rigsdagen vedtagne Lov om Søfolks Ulykkesforsikring.
  2. Første Behandling af Udkast til Forandring af Lovenes § 4 angaaende Kontingenterne til Foreningen.
- Kjøbenhavn, den 4. April 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**  
i. T. Formand.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —81	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81
Danmark.....		68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69
Norden.....	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —70	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	70
Carl.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78
Dannebrog.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —81	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		57 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58
Urania.....		18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....		76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		94	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	107 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89
Nordsøen.....		20	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		68	73
Cimbria.....		75	95
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		24	29
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		88	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	103
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie.....		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	144
Privatbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	116	116	116 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Helsingørs Jærnsk.....		95	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	184 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —128	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128

Vekselkurser d. 4. April 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. April 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	83.00
5 % Mexikanske 1899.....	103.40
5 % Rumænske Stats.....	101.70
4 % — — 1890.....	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Kjøbenhavn“ 24,000, „Dannebrog“ 110,000, „Østas. Komp.“ 234,000, „Foren. Dampsk.“ 64,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 46,000, „Danmark“ 10,000, „Carl“ 36,000, „Union“ 20,000, „Norden“ 60,000, „Skjold“ 26,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 6.—12. April.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Til Kjørteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Vejle, anløbende Seiers paa Returen om Lørdagen [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.  
Gods modtages Onsdag og Torsdag.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennuemg. Takster.  
Til Stettin [Thyra] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Stettin [Hjelm] Eftm. fra Larsens Plads (kun for Gods).  
Til London [Perm] 2 Eftm. fra Larsens Plads (Blaa Pakhus).  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).  
Til Libau [Nishnij Novgorod] forv. Eftm. fra Frihavnen.

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 Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
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 Island (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.  
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Søndag.

Til Nakskov [Aalborg] Middag.  
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. Ebeltøft paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Randers [H. P. Prior] 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 [Ørnen] 7 Aften.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Hjelm] 6 Eftm. fra Toldboden (kun for Gods).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Ty] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

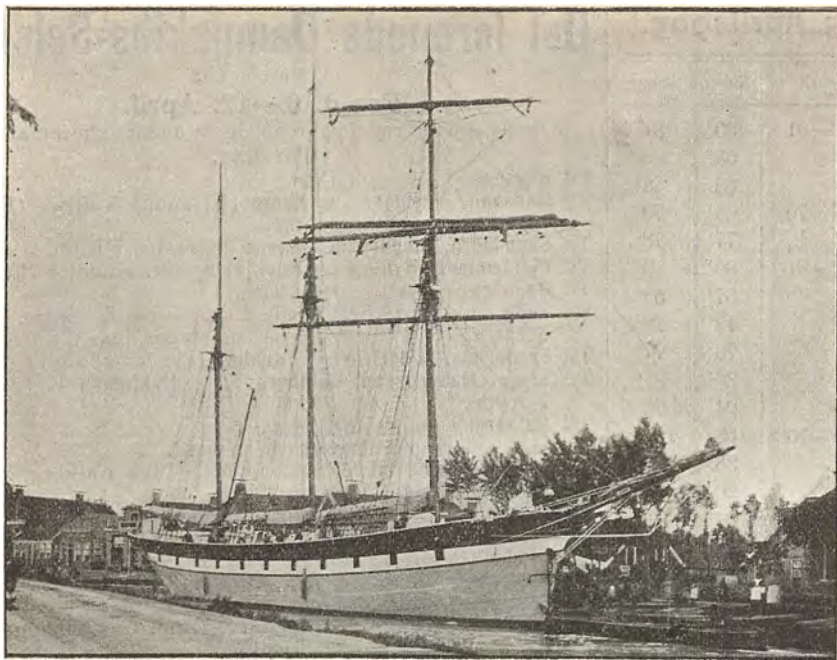
Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Stettin [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Eos] 12 Middag.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Aalborg] 5 Eftm.  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Gambetta] 8 Morg. fra Larsens Plads.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.





„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.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillor samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortoldet  
til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: VINCOHN.

## 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.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## Dampbaad til Salg.

En Dampbaad, bygget af Jærn med Kahyt, den maa have  
c. 70 Passagerer, 8 Hestes Maskinkraft, er billig til Salg.  
Billet, mrk.: „Dampbaad“ modtager Bladets Kontor.

## 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 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: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr.  
Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. 124.



Taylor's

## patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## W. B. Dick & Co.

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

eneste Fabrikanter 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.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Fortang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.







## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhre.

## 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.

## N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## 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 Sølgade 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

## 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/ **Herreekviperung.**

Uniformer, garanteret 1ste  
Klasses Varer og Syning.  
Uniformseffekter, fuldstændig  
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-  
teter.

Normal Underbeklædning,  
prima Varer.

## 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. 81622

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. April 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortdelt og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylind-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## 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.

## 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.)

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Composition 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., Kjøbenhavn

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guidemedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
Swiss Milk

Usukret

Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

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 Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## LANDMANDSBANKEN

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

### De private Assurandeurer 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.

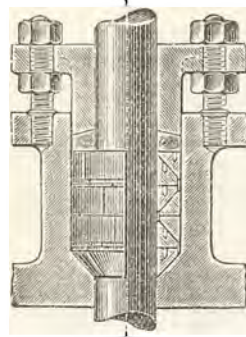
16, Holmens Kanal.

Private.

6.

## 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.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÄNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

## 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.

Læge H. C. Lund.

Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Opgang gennem Porten.

Træffes 12—3, 6—8 Aften Søndag 1—2.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonvæk.  
**Nyhavn 53.**

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



Med CERTIFICAT  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.



## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 28/1901, afsagt d. 7. April 1905. Overretssagfører J. Kondrup som Mandatarius for de i Svinør i Norge hjemmehørende Enker efter Jan Jansen og Lendeman Jansen og dennes fire Børn mod Dampskibsselskabet „Danmark“ hersteds ved dets korresponderende Redere: Firmaet Th. Sonne & Co.

Den 16. April 1901 paastævnedes Firmaet Jansen & Co. hersteds nærværende Sag som Repræsentanter for de i Svinør ved Mandal hjemmehørende Enker efter Fisker Jan Jansen og efter hans Søn Lendeman Jansen dersteds samt for denne sidstes fire Børn. Senere er Overretssagfører J. Kondrup indtraadt i Sagen i Stedet for det ovenfor nævnte Firma. Den i Sagen nedlagte Paastand gaar ud paa, at det ved dets korresponderende Redere indstævnte Dampskibsselskab, der ejer Dampskibet „Thorvaldsen“, dømmes til under Tvang af Eksekution i den nævnte Damper at betale til Sagsøgeren 16,000 Kr. eller subsidiært et ved Rettens Skøn fastsat Beløb med Renter foruden Omkostninger i Erstatning for det Tab, som var blevet paaført Sagsøgeren derved, at de nævnte Fiskere havde mistet Livet under et Sammenstød i Juni Maaned 1900 i Nordsøen mellem „Thorvaldsen“ og Jan Jansens Fiskekutter, hvis Navn skal have været „Familien“, hvorved denne sidste sank. Det indstævnte Dampskibsselskab har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Omkostninger, eventuelt det fordrede Beløb betydelig nedsat efter Rettens Skøn.

Sagen blev forelagt mundtlig for Retten allerede i Novbr. 1901, men efter begge Parters Anmodning blev Paadømmelsen udsat for at afvente Udfaldet af en fra Sø- og Handelsretten til Højesteret indanket Sag, hvorved den af Parterne ansaas for noget beslægtet. Efter at hin Sag derpaa var bleven paadømt af Højesteret d. 19. Novbr. 1903, blev den nærværende Sag reassumeret og atter forelagt for Retten, ved hvilken Lejlighed Overretssagfører Kondrup indtraadte som Mandatar.

Under Sagen er fremkommet følgende:

Den omtalte Kutter, der skal have været bygget af Eg og være c. 18 Aar gammel (tidligere Lodsbaad) og anslaaet til en Værdi af lidt over 1,000 Kr., var afgaaet paa Fiskeri fra Svinør d. 11. Juni 1900 med dens Ejer, ovennævnte Jan Jansen (57 Aar gammel) og hans to Sønner om Bord; af disse var den ene, ovennævnte Lendeman Jansen, der tidligere havde været Matros, 30 Aar gammel og gift, medens den anden Knud Albert Jansen var 21 Aar gammel. Denne sidste var endnu til Køjs, lige før Sammenstødet fandt Sted, medens de to andre var paa Dækket.

Damperen „Thorvaldsen“ var, ført af Kaptajn Skjødt, d. 13. Juni 1900 afgaaet fra Kiel i Ballast bestemt til Burntisland. Den 14. Juni passerede Damperen Skagens Rev, og Kl. 8 Aften Hirtshals Fyr i en Afstand af c. 8 Kml. Kl. 4 om Morgenen d. 15. Juni overtog 1. Styrmand Carstens Vagten, medens Kaptajnen derefter ikke kom paa Dækket, før efter at Sammenstødet var sket og Kutteren sunken. Vinden var nævnte Morgen vestlig (lidt nordligere end Vest) med en Styrke af 4 (Søen 4), det var overtrukket Luft. Der blev styret dev. V.  $\frac{1}{4}$  N. og, da der regnedes med Misv. v.  $14^{\circ}$  og Dev. v.  $1^{\circ}$ , var den retvisende Kurs S.  $78^{\circ}$  V. Skibet gik med uafbrudt fuld Kraft. Damperen passerede efterhaanden flere mindre Fiskerfartøjer og bar ved 6 Tiden af for et saadant Fartøj, som laa Nord over. Lidt før Kl. 7 Fm., da „Thorvaldsen“ befandt sig paa c.  $57^{\circ}25'$  N. Brd. og c.  $7^{\circ}28'$  V. Lgd., fik man Øje paa den Kutter, der senere viste sig at være „Familien“, og med den skete der saa noget efter Sammenstød, hvorved den straks sank, og de to Mænd, der var paa dens Dæk, druknede, medens den tredje, Knud Albert Jansen, der lige kom op, blev reddet om Bord i Damperen ved udsat Baad.

Ved det derpaa d. 26. s. M. her afholdte Søforhør, ved hvilket K. A. Jansen var til Stede, forklarede denne, at hans Fader havde raabt ned til ham om at komme op, da de vist blev paasejlede. Han kom saa straks op, vel et Par Minutter før Sammenstødet, og greb straks Taagehornet, som laa fremme og gav nogle Stød i det. Da han kom op, laa Kutteren for torebet Stor-sejl, trebet Fok og vistnok Stormklyver med Vinden ind paa Styrbords Side, saa at Stævnen vendte i det mindste noget Syd over. Damperen ramte, kommende paa Skøns agterfra, Kutteren paa Styrbords Side i selve Vantet.

Styrmand Carstens, der som anført havde haft Vagt fra Kl. 4 Morgen og ikke vil have været borte fra Broen efter Kl.  $6\frac{1}{2}$ , fik efter sin Forklaring lidt før Kl. 7 Kutteren „Familien“ at se c. 4 Streger om Bagbord og formentlig da mindst  $\frac{1}{2}$  Kml. borte, liggende Nord over. Han beordrede saa Styrbords Ror for at gaa agten om Kutteren, som han iagttog i Kikkerten, og drejede „Thorvaldsen“ derved 5 Streger,  $\circ$ : til SV. t. S. paa Kompasset. Derpaa blev Roret støttet. Medens Kutteren saa gik videre Nord over, faldt „Thorvaldsen“ formentlig (han saa dog ikke da paa Kompasset) efterhaanden tilbage paa sin vestlige Kurs, men netop som Kutteren var omtrent forud for Damperen, vistnok kun c. 3 Skibslængder, altsaa noget over 1 Kabellængde borte, svingede den Vest over, idet den vilde stagvende. „Thorvaldsen“ laa da saaledes, at han mente kun at kunne undgaa Sammenstød ved straks at beordre haardt Bagbord, Stop og fuld Kraft Bak (Skruen var højreskaaren), men „Thorvaldsen“ ramte dog Kutteren omtrent langskibs, uden at han kunde sige hvor, paa Styrbords Side. Der blev saa stoppet omtrent udfor Kutterens Vant for at undgaa Fare fra Skruen, og der blev sat Baad ud og kastet Redningsbøjer ud, men Kutteren var sunken straks.

Sammen med Styrmanden havde tre Mand Vagt, hvoraf den ene, en Letmatros, ikke var til Stede ved Søforhøret, men iøvrigt antoges ikke at have set noget, da han havde været beskæftiget paa Dækket om Styrbord.

Matros Chr. Jensen, der Kl. 6 Fm. havde afgivet Roret, forklarede, at han derefter var beskæftiget midtskibs om Bagbord, og at han tilfældigvis fik Øje paa Kutteren, som laa Nord over, noget om Bagbord, uden at han kunde sige, hvor langt den da var borte. Da Damperen ikke var mere end c. 100 Favne fra den, hørte han, at der blev beordret Styrbords Ror, men uden at han bemærkede, hvor meget Damperen derpaa drejede. Saa — hvor længe efter vidste han ikke — blev der beordret Bagbords Ror; da var Kutteren tæt ved og var allerede begyndt at dreje, og ikke mere end en Minut efter foregik Sammenstødet, uden at han saa, hvor meget Kutteren da var drejet.

Matros Chr. A. Hansen (21 Aar gammel), som stod til Rors paa Broen fra Kl. c. 6 (der styredes med Haandkraft) forklarede, at Kursen da var Vest paa Kompasset og derefter forblev uforandret. Han fik Kutteren at se maaske  $\frac{1}{2}$  Time forinden Kollisionen et Par Kml. borte, vel en to til tre Streger om Bagbord, holdende Nord paa. Da „Thorvaldsen“ var c. 100 Favne fra Kutteren blev der — vel 2 til 3 Minuter før Sammenstødet — beordret haardt Styrbord, og drejede Skibet for dette Ror til SV. t. S. Saa begyndte Kutteren, som da havdes tæt forude, at dreje Bagbord over. Der blev da givet ham (Hansen) Ordre „haardt Bagbord“, uden at Roret i Mellemtiden havde været støttet, eller der havde været givet Ordre dertil. „Thorvaldsen“ drejede vel saa en Streg Styrbord over —  $\circ$ : til SV. —, inden Sammenstødet, ikke mere end en Minut efter Ordren „Bagbord“, skete, og Kutteren laa da formentlig lige i Vinden. Den blev ramt paa Styrbords Laaring.

Medens Styrmanden ikke overfor det saaledes anførte turde fastholde, at han havde beordret „Støt“, noget før han beordrede Bagbords Ror, om han end fremdeles syn-

tes det, erklærede han derimod, at han vedblivende bestemt mente, at „Thorvaldsen“ endnu var omtrent  $\frac{1}{2}$  Kml. fra Kutteren, da han beordrede Styrbords Ror, og at der forløb flere, maaske 8 à 10 Minutter, fra denne Ordre gaves, til han gav Ordren Bagbords Ror, men, ligesom de to Matroser iøvrigt fastholdt deres Udsagn overfor Styrmandens, saaledes mente særlig Matros Hanssen, at der ikke forløb saa lang Tid mellem de to Rorordrer, som af Styrmanden antaget.

I Skibets Maskindagbog fandtes anført, at der Kl. c. 6,55 Fm. d. 15. Juni 1900 blev slaaet „Klar“ paa Telegrafen og straks derpaa „fuld Kraft Bak“, samt at der Kl. c. 7 blev slaaet „Stop“ og derpaa Kl. 7,35 igen „fuld Kraft Frem“.

Under Sagen er det uomtvistet, at „Thorvaldsens“ Assurandører i Juli Maaned 1900 gik ind paa at betale Erstatning for Kutteren med Tilbehør af Redskaber og Inventar samt for Klæder og tabt Fortjeneste med ialt c. 2,150 Kr., hvorimod de nægtede at betale nogen Erstatning for det af de to Enker og den enes Børn lidte Tab ved deres Forsørgeres Død. Det omtalte Erstatningskrav ses iøvrigt da kun at have været opgivet til 6,400 Kr.

Det skal i denne Forbindelse endnu anføres, at Jan Jansens Enkes Alder, da Ulykken indtraadte, uimodsiget er opgivet til 63 Aar og Lendemann Jansens Enkes Alder til 30 Aar samt hans fire Børn til 7, 5, 3 og  $\frac{1}{2}$  Aar, medens Indstævnte har benægtet Rigtigheden af Ansættelsen af de Forulykkedes aarlige Indtægt til c. 800 Kr. for hver, uden at der er fremkommet noget yderligere i saa Henseende.

Retten finder overhovedet ikke at kunne tage det fremsatte Erstatningskrav til Følge. Selv om nemlig Bestemmelsen i § 8 af Søløven, om at Rederen hæfter med Skib og Fragt for Skade foraarsaget af Skipperen eller nogen af Mandskabet ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, antages ogsaa at kunne omfatte Skade paa Personer eller Tab af Menneskeliv, uanset at der overalt ellers i Søløven ved Omtale af Skade kun synes tænkt paa Skade tilføjet Skib og Ladning, jfr. særlig dens § 220 om Skade som Følge af Sammenstød, maa det efter Rettens Opfattelse dog være en bestemt Forudsætning derfor, at den Skade paa Person eller det Tab af Menneskeliv, for hvilket Rederen skal hæfte, skyldes en strafbar Uagtsomhed, jfr. navnlig § 302 i den almindelige Straffelov af 10. Februar 1866, som udtrykkelig opstiller dette som Betingelse for saadant Erstatningskrav.

Men om nogen strafbar Uagtsomhed mener Retten nu ikke, at der i nærværende Tilfælde kan siges at være Tale. Der vilde efter vor Opfattelse ingen Ulykke være sket, hvis Kutteren, hvad den efter de almindelige Søvejsreglers § 21 var forpligtet til, havde holdt sin Kurs og ikke var gaaet over Stag lige foran for „Thorvaldsen“, idet der da baade havde været Tid og Plads nok for Damperen til at komme af Vejen for Kutteren. Det havde vel ganske vist været heldigst, at Styrmanden ikke havde skiftet Ror, da han saa, at Kutteren vendte, men det fejlagtige Skøn, hvori han saaledes under Omstændigheder, hvor der ikke var Tid til Overlæg, gjorde sig skyldig, kan efter vor Mening ikke blive at tilregne ham som en strafbar Uagtsomhed. Vi finder derfor, at de Indstævnte — uanset om de mulig efter Søløvens § 220 under en Retssag vilde være bleven at dømme til at betale en større eller mindre Del af Tabet ved, at Fiskekutteren med Tilbehør sank, hvis Spørgsmaalet derom ikke var blevet afgjort i Mindelighed — maa blive at frifinde for det under nærværende Sag overfor dem rejste Krav. Sagens Omkostninger vil være at hæve.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Dampskibsselskabet „Danmark“ ved dets korresponderende Redere: Firmaet Th. Sonne & Co. bør for Tiltale af de i Svinør i Norge hjemmehørende Enker efter Jan Jansen og Lendemann Jansen og af

denne sidstes fire Børn ved de nævnte Personers Mandatarius, Overretssagfører J. Kondrup, fri at være.

Sagens Omkostninger hæves.

(Sign.)

D. Torm.                      A. V. Knudsen.                      J. Breiningen.  
L. C. Kraemer.

Dissentierende Votum: Undertegnede kan ikke tiltræde det foreliggende Domsudkast.

Jeg skal kun først ganske kort nævne, at Afgørelsen af Sagen jo til en vis Grad volder en Del Vanskelighed allerede som Følge af, at de faktiske Forhold foreligger ret uklare, særlig med Hensyn til Tidsforløb og Afstande.

Fra Fiskekutterens Side vides der intet om, naar man om Bord i den besluttede at stagvende, og i hvilken Stilling og Afstand Kutteren da var i Forhold til Damperen. Men dernæst staar ikke blot de to Matrosers Forklaringer i ret betydelig Modstrid med Styrmandens, men Styrmandens og Matros Hanssens Forklaringer staar derhos i Modstrid med sig selv, naar henses til deres egne Angivelser af Tidsforløb og Afstande sammenholdt med, hvad der foreligger om Damperens Fart (8 Knob i Timen,  $\varnothing$ : 800 Fod i Minuten). Jeg mener imidlertid rettest at burde komme der ud over ved saa vidt gørligt at lægge Styrmandens egen Fremstilling til Grund, da der nærmest er Spørgsmaal om, i hvor stort Omfang han har gjort sig skyldig i Uagtsomhed (Søløvens § 306: Skødesløshed, Uforsigtighed eller Forsømmelse).

I og for sig er jeg, uden at skulle komme ind paa nogen udførligere Udvikling i saa Henseende, af den Mening, at naar et Skib bærer Skylden for et sket Sammenstød og er pligtig at erstatte den derved frembragte Skade paa Skib og Ladning, da maa Skibet uanset Lovgivningens Tavshed i saa Henseende, og uanset, at særlig Søløvens § 220 kun omtaler Skade paa Skib og Ladning, hvilket ikke findes at udelukke Erstatningsansvar tillige i andre Retninger, og hvad der endnu mindre er udelukket ved Søløvens § 8, anses pligtigt ogsaa at yde Erstatning til Personer, der kommer til Skade, og til Efterladte efter Personer, der mister Livet ved Sammenstødet, naar der rejses Krav derom fra disses Side, uden at det kan faa nogen Betydning, at saadanne Krav ikke tidligere maatte være bleven rejst her i Landet. Dette stemmer derhos ikke blot med, hvad der gælder i flere andre Lande, men tillige i det hele med den Betragtning, der ligger til Grund for Jærnbaneerstatningsloven af 26. Marts 1898 § 1, og hermed findes det heller ikke at være i Strid, at den almindelige Straffelovs § 302 udtrykkelig nævner strafbar Adfærd som Betingelse for det deri omtalte Erstatningskrav, da der overhovedet ikke godt i Straffeloven kunde blive Spørgsmaal om at omtale Erstatning uden netop i Forbindelse med Straffansvar. — I Virkeligheden kan Rederierne jo ogsaa sikre sig i saa Henseende gennem Assurance lige saa vel som med Hensyn til andet Erstatningskrav, hvad der, som i Sagen omtalt, faktisk allerede sker fra flere Sider.

Jeg mener derhos, at under de foreliggende Omstændigheder vilde „Thorvaldsen“, hvis Spørgsmaalet derom ikke var bleven afgjort i Mindelighed, under en Retssag have været at dømme efter Søløvens § 220 til at erstatte hele Tabet ved, at Kutteren med Tilbehør etc. sank. Vel er jeg nemlig med Domsudkastet enig i, at det — saa vidt i alt Fald ses kan — var en Fejl af Kutteren, at den stagvendte i Stedet for at holde sin Kurs, idet Damperen da formentlig, om den end maatte have givet Styrbords Ror noget sent, vilde være gaaet fri af samme. Men jeg ser ikke, at den foretagne Stagvending medførte nogen rimelig Grund for Damperen til at give Bagbords Ror, og jeg mener, at medens Sammenstødet rimeligvis trods Stagvendingen vilde være bleven undgaaet, hvis Damperen havde beholdt sit Ror Styrbord, fremkaldtes Sammenstødet netop ved, at Damperens Ror lagdes Bagbord, og jeg ser heller ikke, at der manglede



fornøden Tid til Overlæg i saa Henseende, hvis der virkelig som forklaret forløb omtrent en Minut fra Rorændringen til Sammenstødet. Jeg mener tværtimod, at der i Tilfælde af Sagsanlæg fra det Offentliges Side sandsynligvis vilde være bleven Spørgsmaal om Ansvar for Styrmanden efter Sølovens § 306, jfr. § 293, der svarer til Straffelovens § 198 om uagtsomt Manddrab.

Da jeg staar ene med min Opfattelse, finder jeg derimod ingen Grund til at komme nærmere ind paa, hvorledes Erstatningen vilde have været at fastsætte, idet jeg kun skal bemærke, at den dog vilde have været at fastsætte særskilt for hver af de to Enker og for hvert af Børnene til deres fyldte 18. Aar under fornødent Hensyn til, hvad der maatte antages om de Afdødes økonomiske Stilling i det Hele.

Sagsomkostningerne skal jeg slet ikke berøre.

(Sign.) N. Madvig.

Dom i S. S. Nr. 10/1903, afsagt d. 5. April 1905. Læsø Vesterøvs Bjærgelav mod Det forenede Dampskibsselskab.

Under nærværende Sag har Vesterøvs Bjærgelav paa-staaet Det forenede Dampskibsselskab som Indstævnt dømt til at betale Bjærgelavet 6,000 Kr. for den Selskabets Damper „Adolph Andersen“ d. 9. November 1902 ydede Assistance ved at komme flot af Læsø Nordvestrev, hvorpaa Damperen var grundstødt, med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 23. Januar 1903 foruden Sagsomkostninger. Det indstævnte Selskab har fordret sig frifundet med Tillæg af Omkostninger, subsidiært det paastaaede Beløb betydelig nedsat.

„Adolph Andersen“ var i Begyndelsen af November 1902 paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med en Ladning Stykgods; dets Amning var da 14,6' for og 15,6' agter. Værdien af Skibet med Ladning og Fragt er angivet til da at have været c. 375,000 Kr.

Den 9. Novbr. Kl. henad 11 Fm. passerede Skibet tæt om Skagen; det var sydvestlig Vind (Styrke 6, Søen 6) og stærk sydgaaende Strøm. Kl. 1 $\frac{1}{4}$  Eftm. havdes Hirtsholmene tværs i en gisset Afstand af 2 $\frac{1}{2}$  Kml. Det var noget regndiset, og der blev derfor af og til loddet, og Skibet gik med forskellig Fart. Kl. 3 Eftm. stødte Skibet paa Grund i alt Fald noget inde paa Læsø Nordvestrev, og uagtet der straks blev slaaet fuld Kraft Bak, hjalp det ikke. Et Forsøg paa at hale Skibet af med et af dets Varpanker, der førtes agter over, medens det Styrbords Bovanker bragtes langs Siden midtskibs, førte heller ikke til noget Resultat, idet Ankret blev hevet hjem. Ved Lodning skal der forinden være fundet 14' for og 15' agter.

Allerede medens dette Forsøg foretoges, var en Baad fra Læsø Kl. i alt Fald noget før 4 kommen ud til Damperen, medførende et Læsø Bjærgelav tilhørende Anker paa c. 1,000 Pd. med en Kæde paa 15 Favne og en 3 $\frac{1}{2}$ " ny Staaltraadstrosse paa c. 160 Favne, og efter at Baadens Fører, Christoffer Pedersen, der var den ene Formand for Læsø Bjærgelav, var gaaet om Bord i Damperen med en 4 à 5 Mand af Baadbesætningen, blev der truffet en Aftale mellem ham og Føreren af „Adolph Andersen“, O. V. Sørensen (han var iøvrigt kun midlertidig Fører af samme) om at hjælpe med til at bringe Skibet flot. Det af nævnte Baad medbragte Anker med Tilbehør blev derpaa ført ud samt forbundet med Skibets Ankerspil, hvormed der skal være forløbet  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  Time, og der blev saa i henved en Times Tid hevet paa samme, medens Damperens Maskine bakkede, men ogsaa uden Resultat.

Imidlertid var der — idet hele Bjærgelavet skal være bleven purret, inden den nævnte Baad gik ud — efterhaanden kommen ialt en Snes Dæksbaade med c. et Hundrede Mand fra Læsø ud til Skibet, og med en af disse Baade blev derpaa nu ligeledes Skibets største Varpanker (paa c. 600 Pd.) med en Staalstrosse paa c. 200 Favne, der ogsaa toges til Ankerspillet, bragt ud,

og der blev derpaa, idet imidlertid mellem 20 og 50 Mand af Baadens Besætninger var kommen om Bord, og medens Damperens Maskine paany arbejdede fuld Kraft Bak, i længere Tid hevet paa begge de nævnte Ankre af al Kraft, indtil Skibet kom flot omtrent Kl. 7 Aften. Hvem der ledede hele dette Arbejde, og hvem der nærmere deltog i det, og om navnlig af Damperens Besætning andre end Maskinpersonalet medvirkede, er slet ikke oplyst.

Efter at Skibet var kommet flot og havde ankret, blev dets Laster og Tanke pejlede og fundne læns, og Skibet opdagedes ikke at have taget anden Skade, end at Stokken paa dets ene Anker fandtes brækket. Kl. c. 8 Aften sejlede „Adolph Andersen“, efter at dets Anker var kommet om Bord, og det havde afgivet Baadrossen, videre, men saaledes at den nævnte Christoffer Pedersen og et Par Mand til fra Læsø fulgte med om Bord efter eget Tilbud, idet derhos en af Læsøbaadene ledsagede Skibet  $\frac{1}{2}$  à 1 Time (indtil Læsø Rende Fyrskib), for at Skibet skulde komme sikkert over Grundene. Efter at disse Folk saa havde forladt Damperen, gik den videre og kom d. 10. Novbr. henimod Middag ind til Aarhus.

Det er anbragt fra Bjærgelavets Side, at de Baade fra samme, der var kommet ud, med Tilbehør havde en Værdi af c. 50,000 Kr., og at dets Materiel (den ene Baad og Staalrossen) under Arbejdet led Skade paa en 300 à 400 Kr., men Rigtigheden heraf er ikke erkendt.

De Indstævnte har støttet deres Frifindelsespaastand paa, at der, efter at Christoffer Pedersen var kommen om Bord i „Adolph Andersen“ og havde tilbudt at søge at bringe Skibet flot med en bestemt Betaling, var bleven truffet en udtrykkelig Aftale mellem ham paa Bjærgelavets Vegne og Damperens Fører, Sørensen, hvorved denne forpligtede sig til at betale 300 Kr. til ham af sin egen Lomme for at bringe Skibet flot, hvorom han efter sin egen Anmodning havde faaet et skriftligt Bevis, og hvilke 300 Kr. ogsaa var bleven betalt, efter at Skibet var kommet til Aarhus, — hvormed ethvert yderligere Krav var afskaaret.

Sagsøgerne har nu heller ikke bestridt, at der var bleven truffet en Aftale mellem Skibets Fører og Christoffer Pedersen om Betaling af 300 Kr., at der derom var bleven udstedt et Bevis til ham (dette skal senere være bleven tilintetgjort af ham), og at han havde modtaget disse 300 Kr. fra Føreren af Skibet, men de har bestemt bestridt, baade at nævnte Pedersen havde Ret til at afslutte nogen saadan Aftale paa Bjærgelavets Vegne, og at han havde gjort det, idet de i Henhold til en af ham afgiven Erklæring har hævdet, at han kun paa egne og sit Baadsmandskabs Vegne havde aftalt, at han med dette mod Betaling af de 300 Kr. vilde forsøge ved Hjælp af det medbragte Anker uden nogen yderligere Assistance at bringe Skibet flot, men at denne Aftale og det i Henhold dertil gjorde, men mislykkede Forsøg intet havde at gøre med den paafølgende Virksomhed med meget mere omfattende Assistance, hvorved Skibet kom flot.

Der er i den Anledning bleven foretaget forskellige Afhøringer m. m., men Retten finder ingen Anledning til at komme nærmere ind paa disse. Givet er det nemlig, at ingen Tredjemand paahørte den mellem Føreren og ommeldte Pedersen paa Dampskibets Bro truffene Aftale, og denne maa derhos efter deres egne Forklaringer antages at have været ret uklar med Hensyn til, hvor meget den omfattede, ligesom der ikke ses af derefter faldne Udtalelser m. m. at kunne udledes videre til Forstaaelse af samme. Men det kan derhos efter det fremkomne heller ikke antages, at omtalte Pedersen som den ene Formand for Bjærgelavet havde Ret til, som af de Indstævnte anbragt, alene at træffe en saadan Lavet bindende Aftale som den paastaaede — der ses kun at foreligge sædvanmæssige Regler for nævnte Lav, hvorunder en saadan Ret ikke uden videre kan antages indbefattet.

Da de Indstævnte nu ikke har bestridt, at der af Læsø Bjærgere er ydet „Adolph Andersen“ nødvendig Assistance til at komme af Grunden, findes de ogsaa derfor at maatte yde Bjærgelavet en passende Betaling. Denne skønnes nu efter alt det foreliggende, og idet alt det ydede Arbejde maa betragtes som en Helhed, af Retten at burde ansættes til 3,000 Kr., derunder medregnet de til Christoffer Pedersen allerede betalte 300 Kr., og de Indstævnte vil derfor blive at dømme til at betale Sagsøgerne 2,700 Kr. med Renter som paa-  
 staaet.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Dom i S. S. Nr. 23/1905, afsagt d. 5. April 1905. Det Offentlige mod Tiltalte C. G. A. P.

Tiltalte, som d. 21. Avgust 1903 var bleven ud-mønstreret paa ubestemt Tid med Dampskibet „United States“, rømte efter Skibets Ankomst til New York fra samme d. 16. September s. A., fordi der blev budt ham højere Hyre med et andet Skib. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger til det Offentlige.

Dom i S. S. Nr. 11/1905, afsagt d. 1. Marts. En Fyrbøder paa Dampskibet „Hellig Olav“ rømte i New York. Dømt efter Sølovens § 198 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 13/1905, afsagt d. 8. Marts. En Fyrbøder paa Dampskibet „United States“ rømte i New York. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 14/1905, afsagt d. 8. Marts. En Fyrbøder paa Dampskibet „Cimbria“ rømte i New York. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

## Engelsk Søretssag.

Den 6. og 7. ds. behandlede ved den engelske Admiralitetsret en Kollisionssag mellem Damperne „Brattingsborg“ og „Highland Chief“.

Efter Sagsøgerens Opgivelse var Dampskibet „Brattingsborg“ af Kjøbenhavn, Kapt. C. E. Clausen, der tilhører Dampskibsselskabet Dannebrog og maaler 2,001 Netto Reg.-Tons og 3,095 Tons Brutto, d. 15. Juni 1904 omtrent Kl. 8,50 Fm. paa Vej ind til Montevideo Red, paa en Rejse fra Villa Constitucion til Hamburg. Vejret var smukt og klart med en frisk Brise fra SV., der var vestlig Strøm med en Fart af c. 2½ Knob, og „Brattingsborg“, som havde Lods om Bord, styrede omtrent NØ. med c. 4 Knobs Fart. Under disse Forhold saa man fra „Brattingsborg“ en Damper, „Highland Chief“, der var i Færd med at lette Anker, omtrent 2 Streger paa Bagbords Bov og i en Afstand af c. 1 Kml. Efter at „Highland Chief“ havde forladt sin Ankerplads, svingede den lidt efter lidt rundt for Styrbords Ror, og man antog om Bord paa „Brattingsborg“, at den vilde passere agten om denne. Der blev følgelig fra „Brattingsborg“ givet en kort Tone med Dampfløjten, hvorpaa „Highland Chief“ svarede med en kort Tone, men da man lagde Mærke til, at „Highland Chief“ nærmede sig, saa at der opstod Fare for Sammenstød, gav „Brattingsborg“ igen en kort Tone, lagde Roret Bagbord og slog halv Kraft paa Maskinen for at give „Highland Chief“ mere Plads til at passere agten om. Da „Highland Chief“ var ret paa Bagbords Bov i omtrent 2 Kabellængders Afstand, gav den to korte Toner med Dampfløjten, hvad „Brattings-

borg“ besvarede med en Tone. Alligevel vedblev „Highland Chief“ at svinge til Bagbord, som om den havde til Hensigt at gaa for om „Brattingsborg“, og skønt man om Bord paa denne atter gav en kort Tone og slog fuld Kraft Bak, saa ramte dog „Highland Chief“, der kom med stor Fart, med sin Styrbords Side omtrent ved Forrigningen „Brattingsborgs“ Stævn og Bagbords Bov og tilføjede denne betydelig Skade. Efter Sagsøgerens Paa-stand undlod „Highland Chief“ at holde af Vejen for „Brattingsborg“, manøvrerede i Uoverensstemmelse med sine Fløjtesignaler og forsømte i rette Tid eller overhovedet at mindske Fart, stoppe eller bakke.

Efter Indstævntes Forklaring maaler „Highland Chief“, Kapt. Robt. Jelland, der tilhører Nelson Line, 1,707 Netto og 2,647 Brutto Reg.-Tons og var omtrent Kl. 9,20 Fm. den nævnte Dag i Færd med at gaa til Søs fra sin Ankerplads i Montevideo Havn, hvor den havde fyldt Kul. Den var paa Rejse fra Zarate til London med en Ladning frosset Kød, 7 Passagerer og en Besætning paa ialt 37 Mand. For at komme paa sin udgaaende Kurs, svingede den rundt for Styrbords Ror mellem tre Dampere, der laa til Ankers paa dens Bagbords Side, og med Maskinen paa fuld Kraft Frem for at faa tilstrækkelig Fart til at styre. Farten var c. 3 Knob. Under disse Forhold, medens „Highland Chief“ svajede langsomt rundt, saa man om Bord paa den en Damper, „Brattingsborg“, i omtrent 1 Kml. Afstand foran for tværs om Styrbord, der kort efter gav en kort Tone med Dampfløjten. „Highland Chief“ svarede med to korte Toner, dens Ror blev lagt haardt Styrbord for at hjælpe paa Omsvajningen, og 2-Støds-Fløjtesignalet blev gentaget to Gange. „Brattingsborg“ kom imidlertid med forøget Fart og Bagbords Ror i Stedet for enten at holde Kurs og Fart eller vige til Side og ramte med sin Bagbords Bov „Highland Chief“ paa Styrbords Side ved Forrigningen og anrettede betydelig Skade. Forinden Kollisionen støttede „Highland Chief“, hvis fri Manøvrer hindredes af Ankerliggerne, med Roret og stoppede Maskinen.

Retten kendte begge Skibe skyldige i Sammenstødet.

Denne Sag, sagde Dommeren, har givet Anledning til en Del Uvished, fordi Vidneudsagnene indeholder saa mange Modsigelser. Sammenstødet fandt Sted kort efter Kl. 9 Fm. d. 15. Juni under gunstige Vejrforhold; der synes at have været en Del Strøm, som dog ikke kan antages at have haft nogen Indflydelse paa selve Sagen. „Highland Chief“ begyndte at lette Kl. 8,45 og fik Ankeret op ved 9 Tiden, hvorefter den passerede langs Styrbords Side af et fransk Skib, „Pampa“, indtil den saa sig i Stand til at gaa klar for om denne for Styrbords Ror. Fra at ligge V. an var den drejet saa vidt, saa den laa omtrent S. an, og medens den befandt sig i denne Stilling, fik dens 1ste og 2den Styrmand først Øje paa „Brattingsborg“. Det er ufatteligt, at de ikke tidligere fik „Brattingsborg“ at se; thi 2den Styrmand befandt sig paa Broen sammen med Kaptajnen, og 1ste Styrmand var forude, og begge havde den Pligt at holde Udkig. Fra Indstævntes Side paastaas det nu, at „Brattingsborg“ paa det Tidspunkt var 1 Kml. borte, men Rigtigheden heraf kan Retten ikke erkende, dels fordi Kollisionen indtraf saa hurtigt derefter, og dels fordi „Brattingsborgs“ Besætning erklærer, at den saa „Highland Chief“ i 1 Kml. Afstand, og ved denne første Iagttagelse saa man Dampen fra „Highland Chiefs“ Ankerspil, idet denne da endnu var i Færd med at lette Anker. Det kan derfor anses som godtgjort, at der ikke blev holdt ordentlig Udkig paa „Highland Chief“, medens den søgte at komme ud klar af Ankerliggerne.

Begge Skibe var inde paa meget grundt Vand, men naar henses til Forskellen i Vanddybden paa de to Steder, hvor Skibene befandt sig, maa den Hindring for fri Manøvre, der foraarsagedes herigennem, have været nogenlunde ens for begge Skibe, selv om ogsaa „Brat-

tingsborg" laa et Par Fod dybere i Vandet. „Brattingsborg" kom med meget ringe Fart og forandrede en Tid lang ikke sin Kurs, men da den var omtrent en halv Kml. borte forøgede den Farten og tilkendegav ved Fløjtesignal, at den drejede til Styrbord, og det maa antages netop at have været paa dette Tidspunkt, at man om Bord paa „Highland Chief" første Gang lagde Mærke til den. „Highland Chief" maa dog være svinget noget mere, end at den netop har ligget vinkelret paa „Pampas" Retning; dens Kurs maa have været Østen for S., eftersom dens Fører erklærer, at „Brattingsborgs" Master saas temmelig nær overet i det Øjeblik om Styrbord tværs. Det bliver imidlertid nødvendigt at tage de øvrige Ankerliggeres Stilling med i Betragtning, og her frembyder sig atter en Modsigelse. Der var et andet Skib, „Angelo Padre", som efter Sagsøgerens Paastand laa paa „Pampas" Bagbords Laaring i temmelig ringe Afstand, men som efter Indstævntes Forklaring laa tværs om Bagbord for „Pampa". Retten kommer her til det Resultat, at Sagsøgerens Paastand er den rette, og vi støtter dette Skøn dels derpaa, at Kaptajnen fra „Brattingsborg" bevislig gjorde sig megen Ulejlighed for at komme til Kundskab om de forskellige Skibes Stilling, — kun i et Tilfælde, der forøvrigt ikke berører den nærværende Sag, har han herved gjort sig skyldig i en Fejltagelse — idet han senere gik om Bord paa „Pampa" og „Angelo Padre" for at bestemme deres Sted ved Krydspejlinger. For at faa disse Bestemmelser verificerede sendte han dem til Konsulatet med Anmodning om at faa dem nærmere undersøgt af en af Orlogsmarinens Officerer. Denne Undersøgelse fandt dog vistnok ikke Sted, men det ses heraf, at Kaptajnen anvendte den størst mulige Omhu paa at faa afgjort det vigtige Spørgsmaal om, hvorledes „Angelo Padre" laa med Hensyn til „Pampa". Det Resultat, han her kom til, er, at „Angelo Padre" laa paa Bagbords Laaring af „Pampa", og det er mærkeligt at se, at Kaptajnen paa „Highland Chief" har indført netop den samme Forklaring i sin Journal. Nu bagefter paastaar han ganske vist, at dette er en Fejltagelse, og at Angivelsen ikke er korrekt, men det er og bliver dog paafaldende, at hans Tilførsel til Dagbogen paa det paagældende Tidspunkt ganske stemmer overens med Resultatet af de omhyggelige Undersøgelser, som blev anstillet af „Brattingsborgs" Fører. Dette Punkt spiller en meget betydelig Rolle i Sagen, idet „Highland Chief" og „Brattingsborg" (der befandt sig paa Styrbords Side af den førstnævnte) laa i en saadan Stilling, at de hinanden krydsende Kurser medførte Fare for Sammenstød. Hvis nu „Angelo Padre" ikke laa tværs af „Pampa", saa var der nemlig intet, der kunde hindre „Highland Chief" i at foretage de nødvendige Manøvrer, og da det nu maa forudsættes, at „Angelo Padre" laa paa „Pampas" Bagbords Laaring i nogen Afstand, saa finder Retten, at „Highland Chief" havde Plads nok til at manøvrere i Overensstemmelse med Søvejsreglernes Art. 19, og at det var dens Pligt at vige til Side for det andet Skib. I Stedet for at gøre dette fortsatte den, idet den for Styrbords Ror gik for Boven af „Brattingsborg". Af denne Aarsag i Forbindelse med den ovenfor nævnte maa der tillægges „Highland Chief" Skyld med Hensyn til Sammenstødet.

Nu er Spørgsmaalet blot: Hvorledes kunde „Highland Chief" da ellers have manøvreret? Et af to — hvis den ikke havde Plads til for Bagbords Ror at gaa agten om „Brattingsborg", saa kunde den have stoppet og bakket. Det er et Spørgsmaal om den, idet den krydsede „Pampas" Bov for Styrbords Ror og for første Gang fik Øje paa „Brattingsborg", kunde have skiftet Roret og i Tide være drejet af til Styrbord, men om dette end er tvivlsomt, saa kunde den, og burde efter Rettens Mening, straks have stoppet og bakket i samme Øjeblik, som den saa dette Skib komme for Boven, og herved vilde den have været i Overensstemmelse med den Regel, der foreskriver, at det Skib, der har det

andet paa sin Styrbords Side skal gaa af Vejen. Nu paastaas det fra den Maskinmesters Side, der manøvrerede „Highland Chiefs" Maskine, at denne var stoppet i Kollisionsøjeblikket og havde været stoppet i omtrent et Par Minuter, men der skal ikke være indført noget som helst herom i Dagbogen, og om end Mesteren mener, at dette blot beror paa en Fejltagelse, saa er det dog mærkeligt, at en saadan Fejltagelse først opdages en Tid lang efter, at Begivenheden har fundet Sted. Retten mener tværtimod, at denne Fejltagelse slet ikke eksisterer, og at Maskinen, hvis den da overhovedet har været stoppet, kun har været det i Kollisionsøjeblikket og ikke før. Ogsaa af denne Grund maa der tillægges „Highland Chief" Skyld.

Hvad angaar Spørgsmaalet om „Brattingsborgs" Skyld, da er dette blevet overvejet med megen Omhu, idet Retten alt i alt finder, at den Forklaring, der er bleven afgivet fra „Brattingsborgs" Side er mere tilfredsstillende end Modpartens. „Brattingsborgs" Standpunkt er i Korthed dette: „Jeg var paa Vej op til Ankerpladsen og saa i en Kml. Afstand, at et Skib var ved at lette. Lidt efter kom dette Skib tværs for Boven af „Pampa" og krydsede øjensynlig min Kurs, og da jeg saa, at der var Fare for Sammenstød, forøgede jeg min Fart fra Langsamt til halv Kraft og gav Bagbords Ror med tilhørende Signal".

Efter Rettens Mening er Forholdet nu dette, at naar „Angelo Padre", ikke laa tværs af „Pampa", men agten for denne, saa kommer Reglen om det Skib, der har det andet paa sin Styrbords Side, til Anvendelse, men naar dette er Tilfældet, saa havde „Brattingsborg" den dertil svarende Pligt hverken at forøge Farten eller ændre Kurs, og efter „Trinity Masters" Mening var Kaptajnen ikke berettiget til at gøre dette. Den eneste Manøvre, der kunde anses som berettiget var at stoppe og bakke; thi naar en Skibsfører som i dette Tilfælde gaar ind paa en Red, hvor han har et Skib paa Bagbords Bov, saa at den ovenfor nævnte Regel kommer til Anvendelse, saa bør han, hvis han da overhovedet vil foretage sig noget, under de foreliggende Forhold holde sig borte fra Reden. At fortsætte og samtidig ændre Kurs og Fart er efter Rettens Mening i Modstrid med Søvejsreglerne, der bestemmer, at han intet skal foretage sig.

Af disse Grunde maa begge Skibe erklæres skyldige i Sammenstødet.

Kjøbenhavn, d. 13. April 1905.

Lanterneføring paa Dampere. Paa en Forespørgsel fra Board of Trade, om det var ønskeligt at gøre den hidtil kun frivillige Føring af to hvide Toplanterner for Dampere obligatorisk, har Scottish Shipmasters' & Officers Association afgivet sin Betænkning.

Foreningen har stedse tilraadet en Ændring i Artikel 2 i de internationale Søvejsregler, men det vilde dog være nødvendigt at gøre Forskel for de smaa Dampers Vedkommende og for Dampere med kun én Mast; thi det gik ikke an at drage saadanne Fartøjer med ind i de foreslaaede ny Bestemmelser. Af praktisk Erfaring kunde Foreningen erklære, at den relative Stilling af de to Lanterner i og for sig bedst angav en Dampers Kurs for et Skib, der nærmer sig, uden Hensyn til de farvede Sidelanterner. Denne Foranstaltning vilde saaledes bidrage stærkt til at forringe de navigerende Officerers Følelse af Usikkerhed og dermed Faren for en Kollision. Af denne Grund lægger Foreningen Board of Trade paa Sinde saa snart som mulig at søge den nævnte Ændring indført i Bestemmelserne.

En firmastet Bark „Eulomene“, der for c. 2 Maaneder siden brækkede Slæberen og kom bort fra sin Slæberbaad, blev Onsdag d. 29. Marts opført hos Lloyds som „forsvundet“. Det hænder ikke ofte, at et stort Sejlskib erklæres „forsvundet“ efter saa kort Tids Forløb, men forskellige Omstændigheder tyder desværre paa, at der ikke kan være Tvivl om, at Fartøjet er gaaet til Bunds med hele sit Mandskab.

„Eulomene“ var et Staalskib paa 2,725 Tons, tilhørte Liverpool Shipping Company og var paa Rejse fra Bremerhaven til Newcastle, bugseret af den hollandske Slæberbaad „Poolzee“. Natten til d. 31. Januar, da Slæberbaaden og „Eulomene“ var i Nærheden af Dogger Bank, brækkede Staalslæberen. „Eulomene“ forsvandt snart i Mørket, og, som det hedder i Lloyds Meldinger, „der er senere ikke hørt noget til den.“

„Eulomene“ havde en Maaned i Forvejen været paa Grund ved Nordenhamm, idet den under en Storm sprængte sine Fortøjninger og drev i Land ved Højvande. Det kom ganske vist flot „uden Skade“, men at det har staaet ganske godt fast paa Grunden, bærer den Omstændighed Vidne om, at der ved den Lejlighed maatte 10 Slæberbaade til for at faa det store Fartøj flot.

Dette er ikke det eneste Eksempel paa, at Skibe er blevet skilt, fra deres Slæberbaad i Nordsøen i Løbet af det sidste Par Maaneder. Vi kan nævne det trælastede Skib „Hildegård“, paa Rejse fra Pensacola til Bremen, og et andet Skib „Schurbeck“, samt den franske Bark „Alexandre“, af hvilken man tror at have fundet Vraggods langt Nord paa i Norge.

Tysk Konkurrence i Østersø Kulmarkedet. Hvis den Efterretning, som i Slutningen af Marts ad privat Vej er kommet fra Westfalen, bekræfter sig, skriver „Shipp. Gaz.“, saa vil de britiske Kuleksportører nu komme til at arbejde med haardere Konkurrence i Østersøen end nogensinde tidligere. Det meddeles, og vistnok med god Grund, at det westfalske Syndikat netop nu har sikret sig en Koncession med de tyske Statsbaner, i Følge hvilken Kul til Østersøhavnene vil blive transporteret til en Takst, der er en Mark mindre pr. Ton end den hidtil gældende. Som Følge heraf vil Syndikatet kunne levere Kullene i disse Havne 1 sh. billigere pr. Ton.

Der er ingen Tvivl om, skriver Bladet, at dette er en alvorlig Sag for de britiske Eksportører, der i Forvejen er besværede af Kulafgiften, og at denne Ordning er truffet for at kaste de engelske Kul ud af det tyske Østersømarked. Formentlig vil dette dog give Anledning til en fordoblet Opposition mod Kulafgiften.

Fhv. Dampskibsfører M. J. Kolster, som i mange Aar førte Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Niels Brock“ paa Ruten Kjøbenhavn—Randers, er d. 4. ds. afgaaet ved Døden i sit Hjem i Nordby paa Fanø, c. 80 Aar gammel.

Kaptajn Kolster, der først var Sejlskibsfører for Brødrene Petersen i Randers, gik i 1866 over til Det forenede Dampskibsselskab og tog i 1892 sin Afsked. Han var en Type paa den rolige, jævne Sømand, altid imødekommende mod de Rejsende og derfor meget afholdt.

Gennem det danske Vicekonsulat i Kristiansstad har den danske Regering tilkendegivet Havnekaptajn A. Anderson i Åhus sin Tak for den Hjælp, han ydede ved Bjærgningen af Mandskabet, fra Galeasen „Kristine“ af Vejle, der strandede udfor Åhus.

Dampskibsforbindelse Odense—Hamburg. Det forenede Dampskibsselskab agter i den nærmeste Fremtid at etablere en regelmæssig ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Odense og Hamburg.

Den københavnske Søassurance-Forening. Bestyrelsen og Udvalget for dette Selskab har valgt Kaptajn i Marinen Harald Wolfhagen til Kommandør N. Jacobsens Efterfølger som Forretningsfører.

Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Ceres“, Kaptajn da Cunha, som d. 6. April ankom hertil fra Island via Leith, har i Leith landsat 3 Skibsbesætninger, ialt 57 Mand, fra de franske Fiskerfartøjer „Morgane“, „Sirene“ og „Marie“. Skibene, hvoraf de to første hørte hjemme i Paimpol og det sidste i Dunkerque, blev overfaldet af Stormene i Slutningen af Marts under Island og forliste totalt, medens det lykkedes Skibsbesætningerne at redde sig i Land.

## Lloyds Register of Shipping.

Lloyds Register har i disse Dage udsendt sin Statistik over Skibssulykker i Tiden fra 1. Juli til 30. September 1904.

Af denne fremgaar det, at der i dette Tidsrum var forlist 61 Dampskibe paa tilsammen 87,452 Brutto Tons (54,963 Netto Tons.) Af disse var 31 britiske, 8 amerikanske, 2 hollandske, 1 fransk, 4 tyske, 1 italiensk, 5 norske, 1 spansk, 2 svenske, 2 andre evropæiske Lande, 2 fra Central- og Sydamerika, 2 asiatiske. Ulykkernes Art var: Ildebrand 3, Kollision 8, sunket 6, forlist uden at Aarsagen er anført 5, savnet 3, stødt paa Undervandsskær eller Vrag 36.

For de forskellige Lande stiller Forlisprocenten henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage sig saaledes: Storbritannien 0,38—0,37, de britiske Kolonier 0,18—0,05, De forenede Stater 0,91—0,56, Holland 0,51—0,29, Frankrig 0,13—0,19, Tyskland 0,27—0,22, Italien 0,27—0,36, Norge 0,48—0,70, Spanien 0,22—0,04, Sverrig 0,25—0,46.

Af Sejlskibe er der i nævnte Tidsrum forulykket 74 paa tilsammen 41,755 Register-Tons. Af disse var 8 britiske, 14 fra de britiske Kolonier, 21 amerikanske, 4 danske, 1 hollandsk, 4 franske, 2 tyske, 3 italienske, 6 norske, 6 russiske, 3 spanske, 2 fra Centralamerika.

Forlisenes Art var følgende: 8 forladt, 1 ophugget 3 brændt, 9 kollideret, 5 sunket, 2 forlist uden at Grunden er anført, 4 savnet og 42 stødt paa Undervandsskær eller Vrag.

Forlisprocenten for de forskellige Lande er henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage: Storbritannien 0,52—0,72, De britiske Kolonier 1,51—2,55, Amerika 1,00—0,56, Danmark 0,98—1,37, Holland 0,98—0,23, Frankrig 0,64—0,64, Tyskland 0,44—0,45, Italien 0,34—0,63, Norge 0,83—0,63, Sverrig 0,41—0,33.

For Damp- og Sejlskibe tilsammen er Forlisprocenten for disse 3 Maaneder for de forskellige Lande for henholdsvis Skibenes Antal og Tonnage: Storbritannien 0,40—0,40, de britiske Kolonier 0,79—0,73, Amerika 0,98—0,56, Danmark 0,50—0,21, Holland 0,60—0,29, Frankrig 0,36—0,31, Tyskland 0,31—0,26, Italien 0,32—0,46, Norge 0,50—0,63, Rusland 0,44—0,17, Spanien 0,17—0,04, Sverrig 0,33—0,43.

## Fragtmarkedet.

Der er intet Steds indtraadt Forandringer af nogen Betydning i Ugens Løb. Fra alle Kanter lyder Beretningerne om Markedets Tilstand nogenlunde ens og gaar ud paa, at Fragterne er i høj Grad utilfredsstillende. Der har slet ikke været sluttet saa lidt i den forløbne Uge, og næsten alle Befragtninger er for April Lastning, men det vedvarende store Udbud af Tonnage overalt forhindrer enhver Stigning. Kun for Østersøens Vedkommende pr. f. o. w. og senere er Markedets Niveau, takket være den her afholdte Konference, blevet hævet noget og er ikke saa lidt højere end for et Aar siden, saa at der i hvert Fald kan betinges sejlbare Fragter, og selv om der stadig finder Befragtninger Sted til lidt under Minimumsfragterne, hvilket er beklageligt nok, saa bliver til Gengæld Afslutninger til og over dem hyppigere. Desuden er der navnlig fra engelsk Side noget Begær for Dampere i Maanedsfragt til Østersø- og Hvidehavsfarten, og her gælder det for Rederne, ikke at afgive deres Baade undtagen til Fragter, som staar i Forhold til Minimumsrate. Det er tydelig nok, at Befragterne baade i England og paa Kontinentet begynder at blive mere tilnærmelige nu, og der er derfor al Anledning for Rederne til netop nu at være saa faste og standhaftige som nogensinde.

Det østlige Marked viser næsten ingen Forandring, Bombay betaler 14/ pr. April til udsøgt Havn, medens der pr. Maj kun noteres 13/6. Calcutta tager næsten ingen Tonnage undtagen for Kul. Fra Java placeredes nogle Baade for Sukker til 25/3 à 25/6 U. S. eller Evropa pr. Juni/Juli. Rispladserne er stille.

Sortehavet har mindre at byde paa end for en Uge siden, og Tendensen er, da Tilbudet af Tonnage stadig er stort, derfor lidt svagere. Medens der forrige Uge betaltes 7/, faas nu kun 6/9 for store Baade ved Anlægning fra Nikolajeff, Odessa etc. til udsøgt Havn, men for mindre Baade er Raten omkring 7/6 N. C. Fra Azoff fragtes livligt, og Raterne viser ingen Tilbagegang. Der sluttedes til 8/6 à 8/9 for store Baade til udsøgt Havn. 9/ „any“ paa Charter, 9/6 Hamburg, 10/ én, 10/3 to danske Havne. Donauen er ganske livløs.

Middelhavet har taget en Del Dampere for Erts til tarvelige Rater, som f. Eks. 5/6 Villaricos/Rotterdam, 6/9 Grækenland/Rotterdam, 5/6 Almeria/Glasgow, „free despatch“. Espartolaster findes ikke, men for Fosfat betaltes 7/6 Sfax/Kings Lynn, 8/ Bristol. For andre Ladninger er Raterne paa et lignende lavt Niveau. Ertsfragterne fra Bilbao er omtrent uforandrede paa Basis af 4/10½ à 5/ Rotterdam, 4/7½ Middlesbro, 4/9 Stockton, 4/9 Grangemouth.

Nordamerika er stille og flov, men Raterne holder sig dog omtrent uforandrede. Fra Canada har der været sluttet nogle faa Trælaster til 33/9 à 35/ fra St. John, 34/3 à 35/9 fra Bay of Fundy til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst.

Kornlaster mangler fremdeles, og i det hele taget skorter det paa Laster af alle Slags. Wilmington sluttede en enkelt April Baad for Bomuld til 22/6 Liverpool eller Bremen. Fra Golfen betaltes 10/ à 10/3 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 10/9 én, 11/3 to danske Havne pr. Maj. Tømmerfragterne er paa det nærmeste uforandrede. Fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet sluttedes et Par Baade til 75/ én, 76/3 à 77/6 to Havne. For Petroleum sluttedes saa lavt som til 17½ Cents New York/Hongkong pr. Juni. Baade til Maanedsfragt er kun i moderat Begær og Raten omkring 3/ Dødvægt for almindelig transatlantisk Fart.

La Plata har fragtet et forholdsvis stort Antal Dampere, og Raterne er gennemgaaende bedre end for en Uge siden. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er Fragten for April Lastning saaledes steget til 16/9 à 17/, medens der pr. Maj/15. Juni placeredes

ikke saa lidt Tonnage til 17/ à 17/9. I Bahia Blanca maa der stadig regnes med Tørn, men denne kan limiteres, og der betaltes 17/6 pr. Juni med 8 Dages Tørn, 17/ pr. Juli med 5 Dages Tørn. Begæret efter Tonnage er fremdeles jævnt godt.

Østersømarkedet er stadig meget mat for prompt Lastning. De tyske Pladser noterer kun 5/3 à 5/9 for Sveller til Østkysten. Fra Reval faas næppe over 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, og 8½ à 8¾ d. Havrebasis fra Libau til samme Pladser, 10½ à 11 d. Rouen, Rm. 9½ pr. 2,000 Kilo Havre til Hamburg. Paa Dünafoden begyndte Isgangen i Søndags, og Træafskibningerne fra Riga kan herefter snart ventes at ville tage deres Begyndelse. Imidlertid har der været sluttet lidt til Frs. 18 Hør Dunkerque eller Ghent, 9 d. London eller Rotterdam, som kan gentages. Med Hensyn til Træbefragtningerne fra Botten henviser vi til vore foranstaaende Bemærkninger.

Kulfragterne er igen en Kende bedre ad Middelhavet til, ellers er der ingen Forandringer indtraadt. Til Østersøen er der stadig kun faa Laster fremme, og Raterne er meget smaa. Fra Østkysten betaltes 3/9 à 3/10½ Swinemünde eller Neufahrwasser, 3/10½ à 4/ Kronstadt eller Riga, 4/ Libau, 4/3 à 4/4½ Kiel, 3/7½ à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/1 smaa danske Havne. Fra Cardiff sluttedes der til 5/ Kiel, 4/ Hamburg, 4/6 Lissabon, Frs. 8½ Marseille, 7/ à 7¼ Algiers, 6/6 Genua, 6/7½ Messina, 6/4½ à 6/6 Konstantinopel, 6/3 à 6/4½ Aleksandria, 6/1½ à 6/3 Port Said, 7/6 Aden, 8/4½ Colombo, 5/9 Las Palmas, 7/3 à 7/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere paa Østersøen er ikke væsentlig forandret, ja maaske mattere; det lader saaledes til, at Stettin er noget flovere, dog kan der ikke være Tale om at nære Frygt for denne Plads, som nok endnu i nogen Tid vil holde sig taalelig.

ab Stolpmünde er sluttet til 4 Mark som sædvanlig, og der er pr. April kun et Par enkelte Ladninger tilbage; bl. a. noteres der Havre til Hamburg 4½ à 5 Mark.

ab Colberg noteres ligeledes 4 Mark, og der skal være sluttet 4¼ Mark til Nørresundby, alt Rug.

ab Rügenwalde udbydes ligeledes for Rug 4 Mark baade pr. April og pr. Maj.

ab Stralsund og nærliggende Pladser staar det vedvarende flovt; der blev sluttet til Randers Rug 4 Mark.

ab Rostock og Wismar staar det ogsaa stille; fra sidstnævnte Pladser sluttes 3 à 3¼ Mark til Sundhavn.

ab Stettin synes det at være lidt mattere; der var saaledes Skib fremme for Mel til Danmark til 50 Pf. pr. Sæk.

ab Kjøbenhavn har der i sidste Uge været Mangel paa Skibe; der blev dog ikke sluttet til særlig høje Rater, saaledes skal der være fragtet til Colberg og Stolpmünde 3 Mark i Forbindelse med Returfragt til 4 Mark; endvidere til Stubbekjøbing, Masnedsund, Søby 14 Øre, Rødvig 11 Øre, alt Majs, samt til Cimbritshavn Klid 6 Kr.

ab danske Provinshavne noteres til Hamburg 2½ Mark Byg, og til Thisted Hvede 16 à 17 Øre; iøvrigt flovt.

ab Sydsverrig noteres til Königsberg, Stettin 3¼ Mark, Elben 4 Mark Gadesten, samt til Bremen Brædder 21 à 22 Mark.

ab Halmstad og Varberg er der stor Anvendelse for Skibe baade for Træ til Danmark 7 Øre pr. Kbfd. og Sten til Stettin, Lübeck, Kiel 3 Mark.



## Generalforsamlinger.

### „Det forenede Dampskibsselskab“

afholdt sin aarlige Generalforsamling d. 3. ds. Bestyrelsens Formand, Professor Torp, aflagde Beretning og gennemgik Regnskabet, angaaende hvilket vi henviser til Selskabets udsendte Beretning, der findes gengivet her i Bladet for 30. Marts.

Efter en længere Diskussion, under hvilken der fra Grosserer Bierfreunds Side rettedes et meget hæftigt Angreb paa Selskabets Ledelse, blev der meddelt Decharge for Regnskabet med 36,577 Stemmer mod 46.

Fra Grosserer Bierfreund fremkom Forslag om Nedsættelse af et Udvalg af 5 Aktionærer, der med uindskrænket Adgang til Selskabets Bøger, Forhandlingsprotokoller o. s. v. skulde undersøge Selskabets hele Stilling og Tilstand i enhver Henseende for senere at afgive Beretning derom til Generalforsamlingen. Samtidig fremkom imidlertid fra Kommandør Münter et Modforslag gaaende ud paa at afvise Bierfreunds Forslag uden Diskussion som stridende mod Selskabets Interesser, hvortil Generalforsamlingen ved den efterfølgende Afstemning sluttede sig.

Efter at Formanden under Forsamlingens Tilslutning havde mindet om det betydelige Tab, Selskabet havde lidt ved Bestyrelsesmedlem, Grosserer Jac. Holmblads Død godkendtes Valget af Direktør ved Orlogsværftet, Tuxen, til Medlem af Bestyrelsen med Akklamation.

### Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt sin aarlige Generalforsamling Mandag den 10. ds.

Grosserer Carl Melchior overtog Hvervet som Dirigent og gav Ordet til Foreningens Kasserer, Grosserer Moses Melchior, som aflagde Regnskabet.

Indtægten havde udgjort ialt 18,895 Kr. Deraf maa nævnes Hs. Maj. Kongens Bidrag 400 Kr. og Hs. kgl. Højhed Kronprinsens 50 Kr., medens 4 Assuranceselskaber har ydet hver 200 Kr., Kjøbenhavns Kommune 500 Kr., Marineministeriet c. 4,544 Kr. og et Legat 200 Kr. Kontingent fra Medlemmerne har udgjort 895 Kr., Renter 9,764 Kr., Renter af Legater 742 Kr., og en udtrukken Obligation har indbragt 1,000 Kr.

Udgiften var tilsammen 11,424 Kr. Som særlige Udgiftsposter kan anføres Navigationsskolens Drift 4,400 Kr., Husleje til Skipperforeningen 600 Kr., til Fællesrepræsentationen 200 Kr., til Fanø Sømandsskole 200 Kr., til Skolerekvisiter 960 Kr., Pensioner 1,200 Kr. og Budløn 1,200 Kr.

Foreningens Formue er i Aarets Løb vokset med 6,133 Kr. og udgør nu 249,609 Kr. Kassebeholdningen er 16,839 Kr. Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Foreningens Formand, Kommandør Münter aflagde derefter Aarsberetning. I hjærtelige og anerkendende Ord mindede han om det smærtelige og uerstattelige Tab, Foreningen havde lidt ved Viceformandens, Assurancebestyrer, Kommandør N. Jacobsens Død.

Aaret havde ikke været særlig glimrende med Hensyn til Skolens Elevantal, hvad der var en naturlig Følge af de daarlige Skibsfartsforhold. Elevantallet havde været 50, gennemsnitlig dog kun 47. Forrige Aar var Elevantallet 48. 25. Elever havde bestaaet Eksamens 1. Del, 16 $\frac{1}{4}$ , Eksamens 2. Del (4 Fag). Formanden udtalte en Tak til Skolens Forstander Hr. Neergaard og til de øvrige Lærere.

Som bekendt har Marineministeriet nedsat en Kommission til Udarbejdelse af Forslag til en forbedret Uddannelse af Officerer i Handelsmarinen. En fyldigere Uddannelse end hidtil nødvendiggøres især ved den stadig tiltagende Brug af store Dampskibe. I Kommissionen er ogsaa Foreningen repræsenteret. Kommissionens Arbejder er langt fra afsluttede, men Foreningen følger Sagen med stor Interesse.

Der er ogsaa fremkommet en Plan om Tilvejebringelse af et Skoleskib til Uddannelse af Officerer i Handelsmarinen.

Ogsaa dette Forslag betragter Foreningen med største Velvilje og vil gøre alt muligt for at støtte Bestræbelserne i de her nævnte Retninger.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Moses Melchior og Kontorchef F. Ortmann, og endvidere valgte Dispachør L. N. Hvidt.

Revisorerne genvalgte.

### Dansk Navigatørforening

har afholdt aarlige Generalforsamling. Overrettsagfører Rignestrup dirigerede.

Viceformanden, Translatør Balthazar Pedersen, aflagde Beretning, efter at han under Tilslutning fra Medlemmerne havde udtalt sin Beklagelse af, at Formanden, Kapt. Jul. Jensen, ved Sygdom var forhindret i at være til Stede, og havde mindet om det Tab, Foreningen havde lidt ved Kapt. Kjølners Død.

Loven om Ulykkesforsikring for Søfolk har været til Behandling i Rigsdagen i Aar, og jeg mener, at det er Dansk Navigatørforening, der i første Instans har Æren af, at denne Sag er kommet frem, da Foreningen var den første, der henvendte sig til Regeringen og Rigsdagen desangaaende. Viceformanden dvælede derefter ved Spørgsmaalet „Dæksoffice-rernes Overarbejdspenge“, omtalte i korte Træk, hvorledes Særettens Dom i denne Sag var bleven underkendt af Højesteret, til hvilken Foreningen havde ladet Sagen appellere. At Rederierne ikke har taget Højesteretsdommen til Følge, udtalte Viceformanden, kan jeg mildest talt kun betragte som et Udslag af den Ret, den Stærke tiltager sig overfor den Svage. At Rederne, efter de forandrede Kontraktbestemmelser, som de har ladet indføre i Afregningsbøgerne fra 1. Januar d. A., har den juridiske Ret til ikke at betale Dæks-officererne Overarbejdspenge, kan ikke benægtes, men enhver juridisk Ret bør helst hvile paa et moralsk Grundlag, og det er netop denne moralske Ret, der ubestrideligt er paa Dæks-officerernes Side, og som derfor, efter min Overbevisning, for nævnte Spørgsmaals Vedkommende tidligt eller sildigt vil øve sin Indflydelse. Et andet Spørgsmaal, til hvis Løsning Navigatørforeningen gennem sin Bestyrelse har medvirket, er det om Befalingsmændenes Stilling i Statsbanernes Skibe og Færger. I en Del Aar har det været Kutyme at lade Befalingsmænd, ofte i en længere Aarrække, gøre Tjeneste i højere Stilling end den, i Overensstemmelse med hvilken de var gagerede, hvad der jo vilde være det samme, som om den kgl. grøn. Handel vilde lade sine Førere vedblive at staa i Styrmandsnummer og kun nyde Gage som saadanne. Dette Forhold var blevet paatalt i „Dansk Navigatørtidende“ og et kjøbenhavnsk Dagblad, og Artiklernes Fremkomst gav Anledning til, at der blev et betydeligt Røre i Administrationen og i Rigsdagen, hvilket bevirkede, at der straks efter skete en Del Forfremmelser af Reserveførere til faste Førere og af Styrmand til Reserveførere, etc. Det samme fandt Sted paa Maskindepartementets Omraade, hvor der havde hersket lignende Forhold som for Dæks-officerernes Vedkommende.

Angaaende Regnskabet, gjorde Taleren blandt andet opmærksom paa, at skønt der i Balancen stod, at der var et Underskud af Kr. 1,324, saa var, naar man sammenlignede Foreningens i Sparekassen staaende Midler den 1. Januar 1904 + den kontante Kassebeholdning paa samme Tidspunkt med Kassebeholdningen og Midlerne i Sparekassen den 1. Januar 1905, Forskellen kun Kr. c. 600. Naar der desuagtet var opført et Underskud af Kr. c. 1,300, hidrørte dette fra, at der var afskrevet 25 % paa Inventarie-Kontoen, og at der var en Nedgang i de udestaaende Fordringer af Kr. c. 500. I øvrigt havde Virkningen af Kontingentforhøjelsen kun kunnet gøre sig gældende for det sidste Halvaar af 1904. Ved Affattelse af Restancelisten var der kun medtaget faa Medlemmer, der skyldte over 3 og 4 Halvaar, hvilket man netop havde gjort for at fremstille Foreningens Status i det mindst gunstige Lys. Viceformanden nærede derfor

det Haab, at næste Aars Regnskabsopgørelse vilde vise et gunstigere Resultat.

Der gaves derefter enstemmig Decharge for Regnskabet.

Af Foreningens Repræsentantskab afaar 3 Bestyrere, nemlig Viceformanden, Balthazar Pedersen, Kaptajn Egense og Styrmand J. Jørgensen, som er villige til at modtage Genvalg med Undtagelse af Kaptajn Egense. Af Suppleanter afaar Styrmand Hansen, S/S Texas, endvidere Fuldmægtig Westrup som Revisor samt Styrmand L. Jørgensen, K. G. H., som Revisorsuppleant, og der skal endvidere vælges en Revisorsuppleant i Stedet for Kaptajn M. Bonde, der er udgaaet af Foreningen. Styrmand Hansen, Fuldmægtig Westrup og Styrmand Jørgensen er villige til at modtage Genvalg.

Ved Valget genvalgte de afgaaende Medlemmer og i Stedet for Kaptajnerne Egense og Bonde valgtes henholdsvis Kaptajn C. C. Pedersen og Styrmand Eriksen, S/S Niels Ebbesen.

Sluttelig vedtog Generalforsamlingen en Række mindre væsentlige Ændringer i Foreningens Love.

#### Dampskibsselskabet „Mercur“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører L. Zeuthen.

Den korresponderende Reder, Kaptajn C. P. Jensen, oplyste, at S/S „Berlin“ var gaaet i Fart den 14. Maj 1903 og S/S „Wien“ den 23. August s. A., og at begge Skibe har vist sig som meget fordelagtige, og de var i en fortrinlig Stand. Selskabets tredje Skib, Nybygningen S/S „Roma“, var nu saa vidt færdig, at Prøveturen var fastsat til den 15. April, og efter alt at demme, vilde Skibet blive et meget fordelagtigt og økonomisk Skib.

Derefter aflagde den korresponderende Reder Beretning for det forløbne Aar. Han fremhævede, at Fragterne havde været meget lave, og tillige havde Skibene, særlig paa de finske Træpladser, mødt meget lange Ophold, men til Trods herfor har Selskabets to Skibe dog indsejlet et Overskud af Kr. 86,910.85, der giver et Netto Overskud af Kr. 46,433.55.

Bestyrelsen foreslog at udbetale 3 % til Aktionærerne; og at henlægge Kr. 28,433.55 til Reservefondet, der efter Fradrag af Havarier og Reparationer udgør Kr. 19,473.42.

Regnskabet godkendtes, og Forslaget vedtoges.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Joachim Prahl, ligesom ogsaa Revisorerne genvalgte.

#### Dampskibsselskabet „Vulcan“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører L. Zeuthen.

Den korresponderende Reder, Kaptajn C. P. Jensen, aflagde Beretning og oplyste, at Skibene ligesom tidligere hovedsagelig havde været i Fart paa Nord- og Østersøen, og at Selskabets Flaade i det forløbne Aar var bleven forøget med en Nybygning S/S „Bryssel“, der gik i Fart i Juli Maaned og har vist sig at være et udmærket fordelagtigt Skib. Skibet er nu under Time Charter mellem Hamburg og Liverpool, og Befragterne har erklæret at være meget tilfreds med Skibet.

Den korresponderende Reder fremhævede, at Fragterne i det forløbne Aar havde været meget lave, og tillige havde et Par af Skibene haft et Par større Havarier, saaledes brækkede S/S „Vulcan“ Skrueakslen udfor Gibraltar og blev bugseret til Rotterdam, hvor den blev repareret. S/S „Paris“ blev ligeledes efter en Grundstødning i Østersøen opholdt i længere Tid i London for at reparere.

Til Trods herfor har Skibene dog indsejlet Kr. 61,160.29, der giver et Netto Overskud af Kr. 33,353.92.

Bestyrelsen foreslog 3 % Udbytte til Aktionærerne og Kr. 18,363.42 henlagt til Reservefondet, der nu efter Fradrag af Reparationer og Havarier udgør Kr. 199,085.17.

Regnskabet godkendtes og Forslaget vedtoges.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Grosserer Joachim Prahl, ligesom ogsaa Revisorerne genvalgte.

#### Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling i Esbjerg d. 25. Marts.

Selskabets to Skibe „Normandiet“ og „Slesvig“ har i Aarets Løb tilsammen indsejlet et Beløb af Kr. 236,464.75, der efter Fradrag af Skibenes Udgifter, Kr. 210,373.62, giver et Overskud af Kr. 26,091.13. Heraf fragaar i Renter og Administrationsudgifter Kr. 12,466.19, hvorefter Netto Overskudet, Kr. 13,624.94, fordeles saaledes: Resten af Etableringskontoen afskrives Kr. 2,422.82; henlægges til det i Lovens § 16 omtalte Fond Kr. 10,687.41; overføres til næste Aar Kr. 514.71.

Status balancerer med Kr. 333,211.80. Aktiekapitalen er Kr. 160,000, Partialobligationslaan Kr. 145,000, det i Lovens § 16 omtalte Fond Kr. 13,000 og diverse Kreditorer Kr. 14,697.09.

#### Dampskibsselskabet „Vesterhavet“

har holdt aarlig Generalforsamling.

Selskabets Skibe har i Aarets Løb tilsammen indsejlet et Beløb af Kr. 1,885,201.48, der efter Fradrag af Skibenes Udgifter giver et samlet Overskud (et enkelt af Skibene har i Aarets Løb sejlet med Tab) af Kr. 258,921.35. Gevinst- og Tabskonto balancerer med Kr. 263,743.61. Heraf er til Reparationer og Surveys medgaaet Kr. 35,933.47, Omkostninger Kr. 8,662.84, Renter Kr. 38,733.30, Honorar til Forretningsfører og Kommitterede Kr. 10,608.65. Netto Overskudet bliver herefter Kr. 167,120.45, der fordeles saaledes: Henlæggelse til Vedligeholdelsesfonden Kr. 40,000, Afskrivning paa Skibene Kr. 76,823.73, 5 % til Aktionærerne Kr. 50,000, overføres til næste Aar Kr. 296.72.

Status balancerer med Kr. 2,731,439.42. Aktiekapitalen er Kr. 1,000,000, Obligationer Kr. 402,000, Reservefond Kr. 558,196.10, Vedligeholdelsesfond Kr. 40,000, og diverse Kreditorer Kr. 670,337.95.

#### Dampskibsselskabet „Urania“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Aarsberetningen. Efter at have mindet om de særlig uheldige Fragtforhold og fremsat Haabet om, at man nu maatte være ved Enden af de daarlige Aar, og at en Ende paa Krigen i Østen vilde blive til Gunst for Skibsfarten, bemærkede han, at det ikke lod sig sige med Bestemthed, hvorvidt den her afholdte internationale Skibsfartskonference vilde have nogen forbedrende Indvirkning, men at meget talte for, at Rederne vilde staa noget reserverede overfor Afsluttelsen af saa lave Fragter som hidtil.

Efter at Taleren dernæst havde givet Meddelelser om de enkelte Skibes Fart, erindrede han om, at Hellerup Skibsværft var solgt.

Driftsregnskabet viste et Underskud af Kr. 15,479.

Grosserer Alfr. Christensen bemærkede senere, at man havde overvejet Spørgsmaalet om en Nedskrivning af Aktiekapitalen. Herom førtes en kort Diskussion. Sluttelig enedes man om at udsætte Afgørelsen af dette Spørgsmaal til en senere Generalforsamling.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Kommitteret genvalgte Skibsreder Torm og valgtes Admiral Richelieu. Revisorerne genvalgte.

#### Dampskibsselskabet „Nordsean“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede. Grosserer Alfr. Christensen aflagde Beretningen.

Efter at have fremsat den Mening, at man nu forhaabentlig kunde regne med at være ved Slutningen af de daarlige Fragtaar, oplyste han, at Skibene trods de overordentlig lave Fragter dog havde haft en ret god Fortjeneste, og at der var fremkommet et Netto Overskud af Kr. 21,884, som var overført paa Gevinst- og Tabs-Konto.

Skibet „Wineland“ var solgt i Japan, men uheldigvis før Krigens Udbrud, saa Netto Fortjenesten havde kun været Kr. 76,075.

Regnskabet godkendtes.

De Kommitterede og Revisorerne genvalgtes.

#### Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft

har afholdt aarlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Winther.

Formanden, Grosserer, Direktør A. d. Carl, aflagde Beretning og Regnskab. Aaret havde trods den strenge Konkurrence dog været et godt Aar for Flydedokken. Arbejdet havde gaaet sin rolige Gang. Der er i Aarets Løb dels fuldført, dels bygget en Række ny, større og mindre Dampskibe. Dokken har ogsaa af større Arbejder haft Forlængelsen af 3 af Statsbanernes Dampfærger. Antallet af Arbejdere har gennemsnitlig været 600—700 Mand. I Flydedokken har der været optaget 95 Skibe med en Tonnage af 75,796 Tons, og i Tørdokken har været indsat 30 Skibe med 18,939 Tons. Indværende Aar var begyndt godt med bl. a. Kontrakter om 4 Nybygninger.

Driftsoverskudet har i 1904 været Kr. 281,691 med en Saldo fra 1903, ialt Kr. 287,607. Efter forskellige Udgifter til Gager, Vedligeholdelse og Nybygninger er Netto Overskudet Kr. 142,939. Det foresloges efter Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner, Inventar o. s. v. at fordele Resten, Kr. 56,010, saaledes, at 10 % henlægges til Reservefonden, som derved vokser til Kr. 44,663, Kr. 3,000 henlægges til Flydedokkens ekstraordinære Eftersyn, Kr. 6,000 udgør Bestyrelsens Tantieme, af Resten udbetales Kr. 42,000 eller 6 % til Aktionærerne, og Kr. 5,325 overføres til 1905.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Et Forslag til nogle Forandringer i Selskabets Statuter fremsattes af Bestyrelsen, men kan først vedtages paa en senere Generalforsamling, der indkaldes inden 14 Dage.

Ved Bestyrelsesvalget genvalgtes enstemmig Grosserer Boas. Revisorerne genvalgtes ligeledes.

#### Dampskibsselskabet „Viking“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Carl Meyer dirigerede. Den administrerende Direktør A. O. Andersen aflagde Aarsberetningen. De to nyanskaffede Skibe, hvormed Forretningen er startet, har vist sig at besidde en fortrinlig Lastevne og at egne sig godt for Nord-Østersøfarten. De har kun været i Fart henholdsvis fra Februar og Maj Maaneder. Man venter sig et godt Resultat af dem, naar først Fragtforholdene har bedret sig. Den samlede Netto Fortjeneste har været Kr. 35,627. Efter at forskellige Udgifter er fradragne, bliver der til Rest Kr. 14,487, der henlægges til Reservefonden, saaledes at der intet Udbytte bliver. Aktiekapitalen er Kr. 400,000, den øvrige Gæld Kr. 300,000.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

#### Dampskibsselskabet „Dania“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Forretningfører Chr. Andresen aflagde Beretning.

Aaret 1904 har ikke været noget godt Aar for Skibsfarten, idet Fragterne har holdt sig paa omtrent samme Niveau som Aaret forud. Baadene har ligesom tidligere hovedsagelig været anvendte i Nord- og Østersøfarten. I Oktober anskaffedes en Dampner mere; denne, som laster c. 1,650 Tons Dødvægt, fik Navnet „Lilly“, og den har i enhver Henseende vist sig som en god og fordelagtig Baad. I denne Anledning udvidedes Aktiekapitalen til Kr. 280,000.

Alle Omkostninger, derunder ogsaa hvad der er medgaaet til Reparationer og Fornyelser samt Havarier, er afholdt af Driftsindtægten.

Af Havarier har der kun været et af større Betydning, idet „Mary“ brækkede Skrueakslen og fik forskellig Skade i Nordsoen i Januar 1904. Skibet laa under Reparation i England en Maanedstid. Det direkte Tab var vel ikke særlig betydeligt, men indirekte ved det lange Tidstab er der dog tilføjet Selskabet ret betydelig Skade.

Nettofortjenesten pr. 1904 er Kr. 21,887.47. Heraf benyttes Kr. 12,160.90 til Afskrivninger paa S/S „Dagny“ og „Mary“, medens der til Aktionærerne udbetales 4 pCt. Dividende med Kr. 9,200.00. Resten, Kr. 476.57, overføres til næste Aars Regnskab.

Status balancerer med Kr. 520,402.97, hvoraf Aktiekapitalen som ovenfor nævnt er Kr. 230,000, Reservefond Kr. 20,000, Vedligeholdelsesfond Kr. 9,000 og diverse Kreditorer Kr. 250,131.12.

#### „Aalborg Dampskibsselskab“

har afholdt sin aarlige Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Konsul Strøbyberg, aflagde Beretning om Skibenes Drift og oplæste Regnskabet. Der er optjent et Netto Overskud paa Kr. 51,936.01, hvilket er c. 15 pCt. af Aktiekapitalen.

Efter Lovene skulde der normalt være afskrevet 6 pCt. paa Skibenes Værdi, og Resten udbetales som Udbytte. Paa Grund af den verserende Sag angaaende Bortfjernelsen af „Knud“s Vrag vedtog Generalforsamlingen imidlertid at overføre hele Nettooverskudet til indværende Aar.

Foruden dette Driftsoverskud henstaar der endvidere Kr. 9,273.14 som Overskud paa „Knud“s Assurancesummer i sin Tid, saaledes at man regnskabsmæssigt har Kr. 61,659.15 til at møde et eventuelt Tab med ved „Knud“s Sag.

Sagfører B. Rafn og Inspektør J. Poulsen genvalgtes som Medlemmer af Bestyrelsen, og Sparekassefuldmægtig Haxthausen som Revisor.

#### Ugens Havarier.

Efter hvad „Nyborg Avis“ erfarer, var det Stenfiakeren „Vesta“ af Nyborg, Kaptajn Chr. Jensen, der reddede Besætningen paa Jagten „Forsøg“, som den 31. f. M. strandede paa Hatter Rev.

Kaptajn Chr. Jensen fortæller, at han i meget haardt Vejr kom sejlene, da han inde paa Hatter Revet opdagede et Fartøj, der laa krænget om paa den ene Side. Kun en ringe Del af Skroget ragede op over Vandet, og paa denne sad to Mand.

Der gik megen Sø, men det lykkedes dog „Vesta“ at gaa Hatter Revet saa nær, at den strandede Jagts Besætning, der heldigvis havde en lille Pram i Behold, kunde gaa i denne og drive ned mod Skonnerten, hvorfra man udcastede en Line og fik dem halet om Bord.

De var i en yderst forkommen Tilstand, thi de havde i 8 Timer siddet paa Vraget, udsatte for Storm og Kulde, overskyllt af Søen og uden at have faaet hverken Mad eller Drikke.

Ferro, Dpsk., er efter Grundstødning ved Landskrona bragt flot af Svitzers og ind til Helsingør for Reparation. Damperen er meget læk

Anna, Galease af Aarhus, lastet med Sten, er strandet paa Besser Rev.

Industri, 3-m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Marstal i Ballast grundstødt ved Frederiksdal. Skibet kom flot med Assistance af Dpsk. „Aktiv“ af Nakskov.

Ottilia, Skonnert af Karlshamn, har, paa Rejsen fra Vestervik til Kjøbenhavn med Brædder, været paa Grund paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance og indbragt hertil.

Bryssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Manchester Kanalen været i Kollision med et Kystfartøj og kom senere paa Grund, men atter flot uden Skade.

London, Skonnert af Rudkjøbing, ankom den 5. ds. til Bremen læk med en Ladning Ler fra Par, hvor Skibet havde været paa Grund.

Verena, Skonnertbrig, kom den 5. ds. paa Grund udfor Søby. Flot med Assistance, efter at en Del af Ladningen var losset i Lægtene.

Adolf Andersen, Dpsk. af Randers, har i Pillau været i Kollision med Dpsk. „Albertus“ og faaet nogen Skade.

Anna, Galease af Karnø, kom den 6. ds., paa Rejsen fra Stettin hertil med en Ladning Jærn, paa Grund ved Trekrøner.

Oskar, Skonnert af Oscarshamn, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Odense med Træløst, grundstødt ved Rødsand. Svitzers assisterer.

Vesta, Dpsk. af Bremen, er, paa Rejsen til danske Havne med Stykgods Ladning, strandet paa Bolsaxen. Skibet staar haardt og har Vand i Lasten. Mandskabet bjærgedes ind til Kallundborg.

Ville de Metz, Dpsk. af Sunderland, er, paa Rejsen fra Aalborg til Korsør med Korn, d. 9. ds. grundstødt paa Sejre. Skibet har Assistance af Svitzers „Kattegat“.

Ancient Briton, Dpsk. af Newcastle, har været paa Grund paa Nordenden af Saltholmen, men kom atter flot med Assistance af Svitzers. Efter foreløbig Reparation her har Skibet fortsat Rejsen.

Adele, Kuf af Hamburg, kom d. 6. ds., paa Rejsen fra England til Hammerhavn i Ballast, paa Grund udfor Rønne. Bragt flot i læk Tilstand.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester N. Nielsens Værft paa Thurø løb den 4. ds. et nyt Skib af Stablen. Det maalet 194,07 Brutto Reg.-Tons og skal rigges som tremastet Skonnert. Skibet, der fik Navnet „Dania“, bliver hjemmehørende paa Thurø, hvor Mægler H. A. Hansen skal være bestyrende Reder. Den tidligere Fører af Skonnerten „Phœnix“, Skibsfører A. Chr. Hansen, skal være Skibets Fører.

Det svensk-danske Dampskibsselskab Øresund har i Følge „Sydsvenska Dagbladet“ solgt Damperen „Malmø“ til Rederiselskabet Turisten i Kjøbenhavn.

Allan Linjens ny Turbinedamper „Victorian“ fuldendte forleden sin første Rejse over Atlanterhavet. Rejsen varede i 7 Dage og 23 Timer og er saaledes ingen Rekord, hvad man imidlertid heller ikke forsøgte at sætte. Den opnaaede Maksimumsfart var 16 $\frac{1}{2}$ , Knob og Gennemsnitsfarten kun en Ubetydelighed over 13 Knob, medens der paa Prøveturen i Clyden opnaaedes over 19 Knob.

Turbinemaskinen arbejdede let og uden at give noget Bryderi, skent Vejret paa hele Rejsen var stormende. Kursen maatte lægges noget sydlig for at komme klar af Isen, hvorved Rejsen forlængedes i høj Grad. Skibets Styreævnne var fuldt ud tilfredsstillende, og baade Passagerer og Officerer var enige om, at der ingen Rystelser kunde mærkes.

At der kun opnaaedes en Fart af noget over 13 Knob i Gennemsnit, ligger i, at Kedlerne ikke fungerede ganske tilfredsstillende, idet de var tilbøjelige til Overkog. Man ventte en Gennemsnitsfart af 18 Knob i gunstigt Vejr. Kulforbruget var 180 Tons daglig.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab (Sluttet 11. April.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 6. April. — Alexandra, Thomsen, ank. til Filadelfia 10. April. — Algarve, Borries, passerede Gibraltar 6. April hertil. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Brunsbüttel 10. April for Rotterdam. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Holtenau 11. April for Rouen. — Arkansas, Petersen, ankom til Stettin 7. April. — Arno, Strubberg, passerede Gibraltar 7. April hertil. — Axelhus, Skow, ankom hertil 9. April. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Pillau 1. April. — Beira, Lunge, afgik fra Tarragona 9. April til Benicarlo. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Lissabon 9. — Christian IX, Holm, ank. hertil 8. April. — Dagmar, Larsen, ankom til Cardiff 10. April. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 4. April. — Esbjerg, ankom hertil 7. April. — Frederik, Thomsen, pass. Hanstholm 10. April for Reval. — Garonne, Kromann, afg. herfra 7. April til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ankom til Genua 8. April. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9. April. — Hengest, Harder, ankom til Windau 5. April. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Marseille 8. April. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Norrkøping 10. April til Stockholm. — Kasan, Hansen, ank. hertil 9. April. — Kentucky, Staal, afgik fra Norfolk 6. April hertil. — Kiew, Christiansen, ankom hertil 10. April. — Kursk, Gommessen, ank. til Hull 8. April. — Leopold II, Meyer, ankom til Messina 9. April. — Loire, Craignou, afgik herfra 10. April til Stettin. — Louise, Kruse, ank. til Hull 9. April. — Louisiana, Andersen, ank. til New York 5. April. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 6. April hertil. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Middlesbro 7. April til Oporto. — Moskio, Meldahl, afg. fra London 9. April hertil. — Nicolaj II, Lissner, pass. Dunnethead 10. April for Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 8. April. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 2. April. — Omsk, Jonsen, pass. Holtenau 11. April for Rotterdam. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 7. April til New York. — Perm, Christensen, ank. til London 9. April. — Pregel, Olsen, afgik fra Methil 8. April til Libau. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 10. April. — Rita, Schibbye, ank. til Trondhjem 11. April. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 10. April. — Texas, Andersen, afgik herfra 10. April til New York. — Tiber, Wiencke, ankom til Reval 8. April. — United States, Wulff, ank. til New York 6. April. — Valdemar, Johnsen, ank. til Anvers. 5. April. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil 11. April. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 8. April. — Marie afg. Manchester 9. April til Liverpool. — Vad'sø afgik herfra 10. April til Manchester via Stettin. — Fix pass. Holtenau 6. April for Bristol. — Gambetta ank. hertil 9. April. — Ellen ankom hertil 11. April. — Hero ankom hertil 11. April. — Laura, Aasberg, ank. til Leith 11. April.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Pillau 11. April. — Frode, Meyer, afgik fra Rotterdam 10. April. — Sigurd, Jørgensen, ankom til London 8. April. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra Rosario 22. Marts. — Erik II, Mahnoke, ank. til Sunderland 7. April. — Knud II, Hansen, afg. fra Buenos Ayres 22. Marts. — Danmark, C. A. Schmidt, ankom til Libau 8. April. — Ragnar, Holst, ank. til Stettin 10. April. — Skjold, Risø, ankom til Stettin 11. April. — Magnus, P. L. Petersen, afg. fra Aarhus 9. April. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Riga 3. April. — Svend II, Riber, ank. til Buenos Ayres 8. Marts. — Harald, Hveysel, ankom til Stettin 11. April.

Vikng. Bjørn, Huus, afg. fra Reval 6. April. — Vagn, B. Mahnke, afg. fra Rotterdam 11. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Oran 10. April, bestemt til Portorshaven. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Libau 6. April, bestemt til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Cardiff 7. April, best. til Hamburg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Windau 3. April. — Russ, Rasmussen, ankom til Smyrna 2. April. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Newcastle 10. April. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Shields 17. Februar.

Danmark. Ansgar, Predbjørn, ankom til Riga 4. April. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Libau 1. April. — Hamlet, Reese, afg. fra Windau 4. April, best. til London. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 8. April, bestemt til Rouen. — Rolf, Olsen, ank. til Rouen 6. April. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Libau 3. April.

Heimdal. Anine, Leth, ankom til Alsaques 8. April. — Kamma, Løfler, afgik fra Antwerpen 11. April. — Elna, Rathje, afgik fra Oran 8. April. — Martha, Christensen, afgik fra Sunderland 9. April. — Helga, Møller, afgik fra Marseille 6. April. — Therese, Pedersen, ank. til Toulon 11. April. — Simone, Olsen, ankom til Huelva 4. April. — Jeanne, Lagesen, ank. til Huelva 4. April.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afg. fra Methil 5. April. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Livorno 7. April. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Oran 7. April.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Aalborg 5. April, ankom til Libau 8. April. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Rotterdam 4. April, ank. til Bremerhaven 7. April. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Reval 6. April. — Nordsoen, Gram, afgik fra Esbjerg 5. April, ankom til Antwerpen 7. April. — Nexos, Basse, afgik fra Risør 7. April, ank. til Antwerpen 10. April. — Nora, Jørgensen, afgik fra Newcastle o. T. 4. April, ankom til Rostock 8. April. — Napoli, Christensen, afg. fra Grimsby 8. April, best. til Neufahrwasser. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Aarhus 4. April, ankom til Windau 7. April. — Dagmar, Hansen, afgik fra Burryport 11. April, best. til Stettin. — Neptun, Knudsen, afgik fra Methil 6. April, ankom til Kbhvn. 9. April. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Boness 5. April, ank. til Grenaa 8. April. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 4. April, ank. til Antwerpen 7. April.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Libau 9. April. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Garston 8. April, bestemt til Methil. — Mary, Larsen, ankom til Frederikshavn 10. April.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Riga 11. April.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Andersen, ankom til Libau 9. April. — Nordland, Petersen, ankom til Bilbao 10. April. — Holland, Poulsen, afgik fra Libau 5. April. — England, Andresen, ank. til Stralsund 9. April. — Rusland, Møller, afgik fra Burntisland 8. April.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Baltimore 8. April. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Antwerpen 7. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rotterdam 10. April. — Mars, Clausen, afgik fra Kbhvn. 6. April.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Stettin 6. April, ank. til Libau 8. April.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 8. April, bestemt til Hamburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 10. April, best. til Riga. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Newcastle 7. April, best. til Savona. — Flynderborg, Larsen, ankom til Boness 8. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Riga 6. April. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Sfax 30. Marts, bestemt til Stettin. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Spezia 5. April. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Saigon 10. April, best. til Shanghai. — Rosenborg, Schultz, ankom til Newcastle 8. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Sevilla 8. April. — Søborg, Fischer, afg. fra Blyth 31. Marts, bestemt til Savona. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 8. April. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Barry 9. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afgik fra Sevilla 6. April, best. til Glasgow. — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 8. April. — Marselisborg, Andersen, ank. til Puerte Strafe 5. April. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Libau 6. April, bestemt til London. — Skodsborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 5. April, bestemt til Bona. — Tuborg, Agerlin, ank. til Riga 10. April. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Middlesbro 7. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Odense 9. April.

**Neptun.** Jægersborg, Larsen, ank. til Burntisland 10. April. — Kallundborg, Andersen, afgik fra Oran 8. April, best. til Stettin. — Dansborg, Kühl, ank. til Cadix 7. April.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Stettin 10. April.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Methil 9. April.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Neufahrwasser 8. April, ankom til Libau 9. April. — Sjøland, Sonnichen, afgik fra Newcastle 8. April, bestemt til Libau. — Agnete, Sørensen, ankom til Reval 9. April. — Hermia, Petersen, ankom til Svendborg 5. April. — Alice, Hansen, afgik fra Aalborg 5. April, ank. til Grangemouth 8. April. — Ajax, Brorson, afgik fra Helsingør 7. April, ank. til Burntisland 10. April. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Burntisland 5. April, ankom til Fredericia 8. April. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 8. April, best. til Newcastle.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, afg. fra Malta 5. April. — Siam, Jensen, afg. fra Singa\* pore 3. April. — Ragnhild, Pedersen, ank. til Zwijndrecht 27. Marts.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 7. April. — St. Jan, Rambusch, afg. fra St. Thomas 29. Marts. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Havre 10. April. — St. Domingo, Koch, ank. til Habana 8. April. — Carl

Hecksher, Starck, afg. fra Port Arthur U. S. A. 25. Marts. — London, Krogh, afg. fra Galveston 28. Marts.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Grimsby 9. April. — Erindring, Hansen, ankom til Boness 9. April. — Enighed, Svane, ankom til Kbhvn. 8. April.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. Rufisque 3. April. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Tyne 4. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Odense 8. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 8. April. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Marseille 10. April. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Rotterdam 11. April. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Aarhus 8. April. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Rotterdam 6. April. — N. F. Høffding, Bloch, afgik fra Alsaques 11. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Buenos Ayres 18. Marts. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afg. fra Rufisque 30. Marts. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Bordeaux 11. April. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Gambia 4. April.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Libau 31. Marts. — London, Krogh, afgik fra Galveston 30. Marts, bestemt til Hamburg. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Boness 8. April. — Bryssel, Tholander, ank. til Hamburg 10. April.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Sunderland 10. April. — Wien, Brink, ankom til Frederikshavn 9. April.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til London 6. April. — Kai, Kurtzhals, ank. til Riga 9. April. — Clara, Villadsen, ankom til Reval 11. April. — Axel, Damm, ankom til Aarhus 7. April. — Erik, Steen, afgik fra Libau 7. April, bestemt til Leith. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Methil 11. April, bestemt til Neufahrwasser. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Messina 8. April. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Hamburg 8. April. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til South Shields 7. April.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Memel 10. April.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ankom til Stettin 11. April. — Slesvig, Svarrer, ank. til Antwerpen 8. April.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afgik fra Algier 9. April, best. til Bangkok. — Egholm, Winther, ank. til Gr. Bassam (Afrika) 5. April. — Katholm, Arnesen, ank. til Rufisque 7. April.

### Sejlskibe.

**Fanø.** Nordby, Copley, Struckmann, ankom til Dublin 28. Marts fra Geelong via Falmouth. — Aagot, Callesen, afg. fra Santos 22. Marts til Cork f. O. — Kronprinsesse Louise, Jensen, afgik fra Carraques 15. Januar, ankom til White Island 3. April. — Mærdor, Mørch, afgik fra Santos 5. Marts til Lübeck. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Adelaide f. O. 6. April fra East London, beordret til Melbourne. — Sørine, Svarrer, ankom til New York 7. April fra Ibo.

**Rønne.** Castor, Clausen, ankom til Pillau 1. April. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Sønderborg 4. April. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 9. April.

**Svendborg.** Ragnhild, Andersen, ankom til Præstø 1. April. — Triton, Nielsen, ankom til Gøteborg 3. April. — Solon, Rasch, ankom til Dublin 3. April. — Urda, Mikkelsen, ankom til Folkestone 3. April. — Danmark, Husefeldt, ankom til Blyth 5. April. — Saga, Clausen, ankom til Hammeren 4. April. — Erhardt, Larsen, ankom til Teignmouth 5. April. — Newsky, Nielsen, ank. til Køningsberg 5. April. — Vera, Jensen, ankom til Caen 3. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Lorje 3. April. — Boline Marie, Hansen, ankom til Køningsberg 4. April. — Marie, Petersen, ank. til Plymouth 6. April. — Iris, Hansen, ankom til Charlestown 6. April. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 6. April. — Roska, Carlsen, ank. til Faxe Ladeplads 6. April. — Mercur, Lund, ankom til Middlesbro 6. April. — Vega, Rasmussen, ankom til Pillau 7. April. — Venus, Jensen, ank. Nyborg 6. April. — Flora, Sørensen, ank. til Heiligenhafen. 7. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Fowey 7. April. — Lyø, Jensen, ankom til Pillau 8. April. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Sunderland 8. April. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Køningsberg 7. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Køningsberg 8. April. — Rota, Olsen, ank. til Norrkøping 9. April. — Roma, Jensen, ankom til Newcastle 9. April. — Zampa, Petersen, ankom til Helsingør Red 9. April. — Rossing, Larsen, ankom til Blyth 10. April. — Jens, Eriksen, ank. til Stralsund 10. April. — Britannia, Rasmussen, ankom til Kristiania 9. April. — Capella, Hansen, ankom til Gøteborg 10. April. — Althea, Skovgaard, ank. til Grangemouth 8. April. — Neptunus, Jensen, ank. til Brightonsea 10. April.

**Ærø.** Hosanna, Philipson, ankom 3. April til Libau. — Kathinka, Olsen, ankom 4. April til Pillau. — Johanne,



Stegmann, ank. 1. April til Pillau. — Laura, Jensen, afg. 3. April fra Groningen, best. til Cadix. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 4. April til Langesund. — Svip, Jensen, ank. 5. April til Pillau. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 5. April til Pillau. — Brødrene, Petersen, afgik 5. April fra Frihavnen til Nykjøbing F. — Arken, Christensen, ank. 5. April til Rio Grande. — Bølgen, Friis, ankom 6. April til Fakse. — Ægir, Rasmussen, ank. 6. April til Frederiksstad. — H. C. Christensen, Boye, ank. 6. April til Barbados. — Gertrud, Jørgensen, ankom 6. April til Stubbekjøbing Red. — Eden, Petersen, ank. 6. April til Cadix. — Alma Marie, Hansen, ankom 7. April til West Wemyss. — Emanuel, Nielsen, afgik 6. April fra Kbhvn. til Rendsburg. — Yrsa, Bay, afgik 3. April fra Figueira til Cassa blanca. — Kirstine, Rasmussen, ankom 6. April til Pillau. — Thyra, Rasmussen, ankom 6. April til Genua. — Bien, Petersen, ank. 8. April til Svinemünde. — Ærø, Christensen, ank. 8. April til Middlesborough. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 8. April til Bogense. — Wemyss Castle, Andersen, ankom 7. April til Hamburg. — Theodor, Andersen, afg. 7. April fra Kbhvn. til Marstal. — Veritas, Jørgensen, ankom 7. April til Queenborough. — Johanne, Østermann, ank. 7. April til Rotterdam. — Skjold, Nielsen, ankom 8. April til Boston. — Aeriell, Andersen, ankom 9. April til South Shields. — Nielsine, Christensen, ankom 10. April til Pillau. — Venus, Jensen, ankom 9. April til Halmstad. — Caroline, Eschen, ank. 9. April til Dunkerque. — Alf, Rasmussen, ankom 10. April til Leith. — Elna, Hermansen, ank. 8. April til Fowey

## Emil G. v. Høveling,

Hamburg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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.

#### Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-

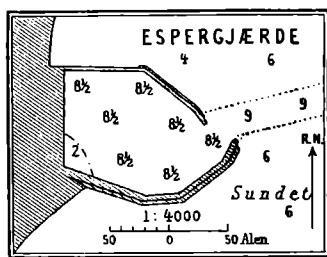
Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 13 Fod, i Kanalen 10 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

#### Sundet. Espergjærde.

Espergjærde Havn er udvidet. Dybden i den er nu 8½ Fod, i Indløbet 9 Fod.

#### Østersøen. Stevns Ø.

Den 7de April. Et Vrag med Bunden opad ½ Kml. fra Kalkgrund, Ø. for Stevns.



#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmarsund.** Den gravede Rende i Kalmarsund er nu afmærket.

Ved N.-Siden af Renden ind til Kalmar er ikke udlagt nogen Lystønde.

**Gotland Ø.-Kyst. Britterna.** Britterna Klokketønde er atter udlagt.

**Bohus.** Følgende Sømærker er nu forandret: Sverskersbådan, Mågholmsbådan, Fjølådan, Kolsbådan, Nissebådan, Masteskår, Andersbådan, Flatskårsgrund og Jonsgrund.

I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Grundkallen“ afgaaet til sin Station den 10de April 1905.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Skaftunga Farvand.** I Skaftunga Farvand er Trutklubbs S.-lige og Kilgrundss N.-lige Vagere inddraget.

**Finse Bugt. Wiborg Distrikt. Lovisa.** Farvandet i Tåktarsundet fra Søen til Lovisa gaar nu Ø. om Lilla Tåktarens

Östra Stengrund. V. for 16 Fods Grunden Berlingsgrunds Södra er i 29 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med to Koste. 60° 20' N. Br. 26° 23' Ø. Lgd. Ø. for 18 Fods Grunden Lilla Tåktarens Östra er i 29 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med to Koste. 60° 20' N. Br. 26° 23' Ø. Lgd. Vageren V. for Lilla Tåktarens Östra Stengrund er inddraget.

**Tyskland. Fyrskibet „Adler Grund“ SV.** Vraget c. 4 Kml. S. 38° V. fra Fyrskibet „Adler Grund“ er uskadeliggjort for Skibsfarten.

**Rügen. Arkona, Ranzow og Kollickerort.** De ny Fyr Arkona, Ranzow og Kollickerort (Jasmund) brænder nu permanent. Arkona gamle Fyr er slukket.

Arkona ny Fyr er et elektrisk, hvidt Lynfyr, der hver 16 S. viser Tre-Lyn, hvert af 0,1 og 0,2 S. Varighed, med 3,8 og 3,9 S. Mørke mellem Lynene.

Ranzow Fyr er et hvidt Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, hver af 0 S., Varighed med 2 S., Mørke mellem Lynene.

Kollickerort (Jasmund) Fyr er et hvidt Lynfyr, der hver 4 S. viser Et-Lyn af 0 S., Varighed.

**Fehmarnsund.** I Fehmarnsund er ved hver af Færehavnene tændt to orangefarvede Fyr, der brænder for Færgerne. Flammens Højde 20 à 25 Fod.

**Kieler Fjord.** I Kieler Fjord er følgende Opmaalings-Baaker atter borttaget: Paa Kysten V. for Friedrichsort; 1½ Kbl. Ø. for Møltentort Bro; ¾ Kbl. N. for Jägersberg Bro; tæt V. for Kitzberg Fyr; N. for Friedrichsort 2 Kbl. Ø. for Kahlenberg; paa Pynten 3 Kbl. S. for Bülk Fyr; paa Dæmningen 1½ Kbl. N. for Heidkathe og paa Dæmningen 1½ Kbl. Ø. for Brasilien.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Rütergat.** Lystønden Ø. for Rütergat er ombyttet med en rød Spirtønde, mærket „Rütergat“. 54° 30' 30" N. Br. 8° 10' 30" Ø. Lgd.

**Helgoland.** Paa det lave Land paa Helgoland er S. for Marine-Mole tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra S. 80° Ø. til S. 57½° Ø. og fra S. 50½° Ø. til S. 17° Ø., hvidt Lys fra S. 57½° til S. 50½° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 7 Kml. for det hvide, 5½ Kml. for det røde Lys. 20 Fod høj Fyrbaake. 54° 10' 49" N. Br. 7° 53' 29" Ø. Lgd.

**Elben. Rhyndeplate. Mittelgrund.** Da Mittelgrund nedre Ende er tiltaget ned ad Floden, er den nedre, røde og sorte Baaketønde flyttet til 53° 49' N. Br. 9° 21' Ø. Lgd., og den røde Spirtønde A A til 53° 49' N. Br. 9° 22' Ø. Lgd., begge i 19 Fod Vand. I Linjen mellem Tønderne er der 14 Fod Vand.

**Weser. Fedderwarden Farvand. Brake Red.** Paa Brake Red er Lystønderne atter udlagt.

Samtidig med Sommerafmærkningen forøges i Fedderwarden Farvand de røde Stumtønders Antal med to, saa at den sidste faar „FH“, og de sorte Spidstønders Antal med to, saa at den sidste faar „F8“.

**Holland. Zuiderzee. Enkhuizen. Krabbersgat.** Vraget, som var sunket i Krabbersgat, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Wester-Schelde. Everingen.** I Everingen er Fartøjet „Elize“ sunket i 32 Fod Vand tæt ved Stumtønde Nr. 20. Der er 19 Fod Vand over Vraget. 51° 22' 16" N. Br. 3° 53' 21" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Tréport.** I 1905 skal Tidevands Fyret paa Tréport V.-Mole forandres. Det ny Fyr skal vise To-Blink hver 10 S., Blink 0 S., Mørke 2 S., Blink 0 S., Mørke 6 S., Lys. Lysen er hvidt, naar der er 22 Fod eller derover over Kortets Nulpunkt, ellers grønt. Lysævnen: 16 Kml. for det hvide, 11 Kml. for det grønne Lys. Flammens Højde: 47 Fod. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Lysævnen: 6 Kml. Der brænder kun, naar der er 22 Fod eller derover over Kortets Nulpunkt.

Nærmere Meddelelse senere.

**England. Dungeness Ø.-Bugt.** I Dungeness Ø.-Bugt er et Fartøj sunket 2 Kml. N. 32° Ø. for det høje Fyr og fra Batteri Nr. 2 i S. 72° Ø. 50° 56' N. Br. 1° 0' Ø. Lgd.

**Skotland. Clyde.** Mellem Glasgow og Dumbarton er følgende Forandring i Belysning og Afmærkning begyndt:

N.-Siden at Løbet afmærkes med Lystønder, som viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S. Cardross Fyr forandres paa lignende Maade.

S.-Siden af Løbet afmærkes med Lystønder, som viser hvidt Tre-Blink, med 5 S. Mørke mellem Grupperne.

Garrison Perch Fyr forandres paa lignende Maade, og Garmoyle Fyrskib inddrages.

Tønder faar fortløbende Numre V. fra.

Cardross Fyr: 55° 56' N. Br. 4° 39' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Guilvinec. Basse Du.** Jærnbakken paa Basse Du er atter opført. Den er rød og sort vandret stribet, 11 Fod høj over Højvande. 47° 46' 45" N. Br. 4° 14' 38" V. Lgd.

**New Brunswick. Chaleur Bay. Douglas eller Dalhousie Island.** Fyret paa Douglas Island Ø.-Ende er nedlagt, og et nyt Fyr tændt paa Øens N.-Pynt, 120 Alen NV. fra det gamle Fyr. Det er et hvidt Blinkfyr, som hver 7½ S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 61 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Hvidt, 50 Fod højt Fyrtaarn. Linseapparat af 5te Orden. 48° 4' 34" N. Br. 66° 21' 37" V. Lgd.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Entry Island.** Fyret paa Entry Island S.-Side er nedlagt, og et hvidt, fast Fyr tændt paa Toppen af en Høj paa Øens S.-Side hen imod Ø.-Enden, ¼ Kml. fra det gamle Fyr. Flammens Højde: 270 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Det lyser fra N. 42° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 48° V. 47° 16' 30" N. Br. 61° 40' 58" V. Lgd.

**River St. Lawrence. Ste. Félicité.** Ste. Félicité Taagesignal ligger paa 67° 23' 5" V. Lgd.

**Pointe aux Orignaux.** Fyret paa Pointe aux Orignaux Værft er slukket og et nyt, hvidt, fast Fyr tændt paa samme Sted. Flammens Højde: 31 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvid, 31 Fod høj Fyrbygning. 47° 29' 23" N. Br. 70° 1' 34" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Vinaroz.** Den 16de April 1905 tændes Vinaroz ny Havnefyr paa samme Sted, hvor det gamle stod. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser To-Blink, Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Lysegraa Fyrbaake med et rødt Fyrhus.

**Rumænien. Constanza.** I Anledning af Uddybningsarbejderne ved Constanza udlægges midlertidig en rød Fløjte-tønde i Bølgebryderens Forlængelse, ½ Kbl. uden for Blinkfyret paa dens Hoved. Man skal gaa uden om denne Tønde. 44° 9' N. Br. 28° 41' Ø. Lgd.

**Algier. Bône.** Et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 9 S., Mørke 1 S., er tændt paa Hovedet af S.-Molens Forlængelse ved Bône Havn. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 5 Kml.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Padang Rivier. Bandar Kalipa.** Ved Bandar Kalipa, lige over for Padang Rivier, er tændt et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 70° Ø. gennem N. til N. 27° V. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Hvid, 41 Fod høj Baake. 3° 27' 20" S. Br. 99° 17' 40" Ø. Lgd.

**Sumatra N.-Kyst. Poelo Weh. le Meule.** Det hvide Blinkfyr paa Pynt le Meule, paa Poeloe Weh, er nu tændt.

**Anam. Phan Thiet.** Ved Phan Thiet er til Forsøg tændt et hvidt, fast Fyr NØ. for Toldbygningen paa Ø.-Pynten ved Flodens Indløb. Flammens Højde: 36 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyrbaake. 10° 55' 20" N. Br. 108° 8' 5" Ø. Lgd.

**Hon Lon.** Paa SØ.-Pynten af Øen Hon Lon eller Thre er tændt et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn med 3 S. Mørke mellem Lynene. Flammens Højde: 326 Fod. Det lyser fra S. 28° V. gennem S., Ø. og N. til N. 9° V. Graat, c. 40 Fod højt, rundt Taarn med hvid Top. 12° 11' 38" N. Br. 109° 18' 56" Ø. Lgd.

**China. Hongkong. Sandy Bay.** En lille 3 Fv. Grund er funden i Sandy Bay, 4 Kbl. S. 71° V. fra Flagstangen 3 Kbl. SØ. fra Hoichi Wan og i S. 31° Ø. fra Green Island Fyr. 22° 16' N. Br. 114° 7' Ø. Lgd.

**Japan. Honshu NV.-Kyst. Sado Island. Futami Bay.** En rød og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon er i 2½ Fv. Vand udlagt ved Daijōji Se, fra Daiga Hana i N. 36° Ø. og fra Sainokami Yama i S. 20° Ø. 37° 59' 50" N. Br. 138° 16' 44" Ø. Lgd.

En sort Spidstønde med Cylinder er i 3½ Fv. Vand udlagt ved Nakono Se, fra Daiga Hana i N. 39° Ø. og fra Sainokami Yama i S. 18° Ø. 37° 59' 32" N. Br. 138° 16' 43" Ø. Lgd.

En sort Spidstønde med Cylinder er i 3½ Fv. Vand udlagt ved Taka Se, fra Daiga Hana i N. 48° Ø. og fra Sainokami Yama i S. 15° Ø. 37° 59' 8" N. Br. 138° 16' 38" Ø. Lgd.

**Seto Uchi. Shimonoseki Strait. Moji Shoal N.** En 2¼ Fv. Grund er funden 5¼ Kbl. S. 69° V. fra Kojo Yama trigono-

metriske Station, og en 3 Fv. Grund 5¾ Kbl. S. 74° V. fra samme Station.

**Tsugaru Strait.** Fyrene i Tsugaru Strait kan slukkes uden Varsel.

### INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Engelsk Sørøtssag. — København, den 13. April 1905. — Lloyds Register of Shipping. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibeletterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

## „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, 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 omdes 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	
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.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

En Telefon, Nr. 28133, er anbragt i Foreningens Lokale, St. Anna Plads Nr. 13., og staar til Medlemmernes behagelige Afbenyttelse.

Bestyrelsen.

### Lægtene til Salg.

Flere større og mindre Lægtene for forskellig Fragt-fart til Salg. For Opbrækning haves desuden 3 Stykker. Nærmere ved Henvendelse til

**Karl Andreassen,**  
Frederiksstad, Norge.

### For en Sømænd.

En god Forretnings-Ejendom er til Salg i Sydsjælland; der er Butik og Restauration i Ejendommen. 1ste Prioritet 4000 Kr., Aftægt 200 Kr., Udbetaling 1500 Kr. Godt beliggende paa Torvet og tæt ved Havnen; en af Delene kan lejes ud om ønskes. Billet m. „Forretning“ modtager Bladets Kontor.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....			
Danmark.....		68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69
Norden.....		88	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....		69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70
Carl.....		77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....		82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....		57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....		76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		81	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	108— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		73	93
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		84	99
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	144 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Grundejerbank.....	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
Helsingørs Jærnsk.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
Sukkerfabr.....	183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —184	183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	184
Bryggeri Aktier.....		125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127

Vekselkurser d. 11. April 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	72.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. April 1905.

Russiske Noter.....	216.10
4 % Russiske Consols.....	87.90
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.50
5 % Mexikanske 1899.....	103.40
5 % Rumænske Stats.....	101.70
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 28,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 6,000, „Danmark“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Foren. Dampsk.“ 16,000, „Skjold“ 6,000, „Østas. Komp.“ 126,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 13.—19. April.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til **Nakskov** [Aalborg] Middag (i Stedet for Onsdag).  
Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulv sund] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Svendborg, Faaborg og Assens** [Horsens] 5 Eftm.  
Til **Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing** [St. Knud] 5 Eftm.  
Til **Randers** [H. P. Prior] 6 Eftm.  
Til **Vejle**, anløbende **Seierø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til **Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Ørnen] 7 Aften.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
Til **Stettin** [Hjelm] Eftm. fra Larsens Plads (kun for Gods).  
Til **Riga** [Esbjerg] forv. Eftm.  
Til **London** [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition. 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 **Antwerpen** [Douro] forv. Eftm.  
Til **Königsberg** [Moskov].  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur og Nykjøbing M.** [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til **Nakskov** [Aalborg] 5 Eftm.  
Til **Færøerne og Island** (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.  
Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamburg** [Maja] Eftm.  
Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke). (Turen 19. ds. bortfalder).  
Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften. (Turen 23. ds. bortfalder).  
Til **Stettin** [Thyra] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm. (Turen 20. ds. bortfalder).  
Til **Horsens**, anl. **Ebeltoft** paa Returen om Onsdagen [St. Knud] 5 Eftm. (Horsensturen 20. ds. bortfalder).  
Til **Bogense og Vejle** [Jyden] 5 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke). (Vejleturen 20. ds. bortfalder).  
Til **Randers** [H. P. Prior] 6 Eftm. (Retur fra Randers Tirsdag. Turen 20. ds. bortfalder).  
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm. (Turen 20. ds. bortfalder).  
Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulv sund] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke). (Turen til Nykjøbing F. 20. ds. bortfalder).  
Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Ørnen] 7 Aften. (Turen til Stege 20. ds. bortfalder).  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst. Obs. Næste Afgang **Onsdag** 19. ds. (i Stedet for Skærtorsdag).  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
Til **Gøteborg** [Hjelm] 6 Eftm. fra Toldboden (kun for Gods).  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Esb. Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
Til **Stettin** [Fiona] Eftm.  
Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Onsdag.

Til **Frederikshavn, Horten og Christiania** [Aarhus] 3 Eftm.  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Stedet for Skærtorsdag.  
Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Axelhuus] 3 Morg. fra Larsens Plads.  
Til **New York** [Hellig Olav] 12 Middag fra Frihavnen.  
Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamburg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
**Annan, Scotland.**

Fabrik nter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
 specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
 er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

**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.**

**Dansk-Russisk Dampskibsselskab.**

Da det har vist sig, at den d. 6 ds. afholdte ordinære Generalforsamling ikke har været behørigt indvarslet i Henhold til Lovenes § 11, indkalder Bestyrelsen herved til en ny ordinær Generalforsamling

Onsdag d. 26. April 1905 Kl. 3

paa Selskabets Kontor Brødgade Nr. 36 her i Staden med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskab for 1904.
3. Forslag om Forandring af Vedtægterne.
4. Forslag om Optagelse af et nyt Prioritetslaan.
5. Valg af Bestyrelse og Revisorer.

De under Nr. 3 og 4 ommeldte Forslag ligge daglig mellem Kl. 10—1 til Eftersyn paa Selskabets Kontor, hvor ligeledes Adgangskort og Stemmesedler udleveres.

**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.

**THE ENGELHARDTS**  
**COLLAPSIBLE LIFE-BOAT**  
**KJØBENHAVN**

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.



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

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

**P. Schous**

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 81622

Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

**ELI OHLIN**

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,

Kikkerter, Barometre,

Termometre, Brillor samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

**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.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn 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«.

**F. C. GAMST & SØN,**

64, Vildersgade 64,

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

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
 Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse:  
 Copensure

Telefon-Nr.  
 42

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

## Skibs- Provanteringshandlere.

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.

## A. L. NIELSEN

Skibsprovantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## Anders Nielsens Fedevarerforretning. Fredericiagade 27.

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.

## AXEL LUND

anbefaler sin  
Skibsprovanterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## 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.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## 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.

## P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Telegramadr.:  
„Smiths,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**  
Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

## 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.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.

Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.

Tlf. 18,746.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovanteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (s: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.



# 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.

## Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

## 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.**

## 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“.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

*Forlang altid*

## OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. April 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.

**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 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 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.



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.

## 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. Telefon Nr. 124.

## 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: Ciseifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

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 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 Manila- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Med **CERTIFICAT.**  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 20. April 1905.

Hvor mange Gange i Aarenes Løb er der ikke fra Rederes og Skibsføreres Side klaget over Gennemsejlingsforholdene ved Jærnbanebroen ved Aalborg? Det ligger saa langt tilbage som 1898, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening for første Gang rettede et Andragende til Ministeriet om denne Sag, i hvilket den paaviste, hvor uforsvarligt det var, at de bestaaende Forhold med Hensyn til Broens Aabning og Lukning bibeholdtes, hvilke Tab og Ulemper det medførte for Skibsfarten. Siden er dette Andragende flere Gange fornyet, og paa Møder og Generalforsamlinger har man stadig paapeget Nødvendigheden af, at disse Forhold forandredes. Trafikministeriet synes imidlertid at have nærret en paa-faldende Ligegyldighed for denne Sag; i hvert Fald forelaa der gennem mange Aar intet som helst om, at man har gjort Skridt til at faa Forholdene forbedrede; end ikke de beskedne Ønsker, der er fremsatte om ved Hjælp af en Telefonforbindelse ud til Broklapperne og lignende Smaaforbedringer at raade Bod paa de værste Ulemper ved Broens Aabning og Lukning, har kunnet finde en Smule Ørelyd hos Trafikministeriet — i hvert Fald ikke saa vidt det vides, thi Ministeriet har fundet det passende slet ikke at besvare en eneste af de mange Henvendelser, der er rettede til det om denne Sag. Imidlertid er der i den sidste Tid sket noget, der omsider synes at skulle ryste Statsbanernes høje og højeste Avtoriteter ud af Sløvheden, og det er naturligvis med en vis Tilfredsstillelse, at vi erfarer, at det er en Artikel, der offentliggjordes her i Bladet, der har haft denne overraskende Virkning. Kaptajn Kusk Jensen, der fører et Dampskib i Fart mellem Limfjordsbyerne og engelske Havne, skrev her i Bladet d. 2. Februar en Artikel om Limfjordsbroen og oplyste i denne, at en Jærnbanebro over Firth of Forth i Skotland voldte lignende Ulemper for Søfarten, og at det private Selskab, der ejede Banen, endog syntes at overgaa de danske Baneavtoriteter i Ligegyldighed med Hensyn til at faa Forholdene ændrede; saa skete det, efter at en Mængde Skibe havde lidt Havari ved Broen, at en Skonnert tørnede mod en af Bropillerne, som knækkede, hvorved den ene Side af Broen faldt i Vandet. Denne Artikel skal indenfor Statsbaneadministrationen have vakt en vis Opsigt, og vi ser os i Stand til at oplyse, at den har foranlediget, at der fra dennes Side er foretaget en sagkyndig Undersøgelse af Forholdene ved Limfjordsbroen med en Forandring af Gennemsejlingsforholdene for Øje. Nu er der i de sidste Dage forefaldet en Begivenhed, der, hvor beklagelig den forøvrigt er, dog har den gode Side, at den synes med Nødvendighed at maatte i en overskuelig Fremtid lade de stedfindende Undersøgelser afløse af Handling. Vi sigter til en Paasejling af Jærnbanebroen over Mariager Fjord (Hadsund Broen), der har fundet Sted i den forløbne Uge. Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Læsø“ var paa Vej fra Hobro med en Lægter paa Slæb; „Læsø“ slap, ved Passagen af Broen, igennem, men Lægteren tørnede mod Svingbroen og derefter imod den yderste Pille paa Syd-siden; Lægteren fik en Læk paa c. 3 Alen i Diameter, og Pillen, som den tørnede imod, eller maaske kun Overbygningen, har forskubbet sig; i hvert Fald slutter Skinnerne ikke mere til, og Jærnbanetrafilken over Broen

er derfor foreløbig standset. Selv om denne Standsning kun bliver af kort Varighed, vil den selvfølgelig medføre store Tab og Ulemper. Forhaabentlig vil den tillige lade Statsbanernes Administration indse, at en lignende og langt større Kalamitet hvad Dag, det skal være, kan ske ved Limfjordsbroen, og denne Mulighed vil sikkert bringe mere Fart i deres Overvejelser, end de mangeaarige Klager fra Skibsfarten har formaaet. Det er jo nu en Gang saa her i Landet, at Staten har ulige større Interesse for Trafiken over Landjorden end for den over Søen.

Efter Initiativ af Norsk Fragt- og Liggedagsklub har Bergens og Stavangers Rederiforeninger d. 11. ds. holdt et Møde i Stavanger til Fastsættelse af Minimumsrater for Dampskibe i Isfart. Foruden en Række almindelige Bestemmelser vedtoges for Sommersæsonen 1905 for Skibe paa 600 Tons d. w. og derover til britiske og irske Havne Minimumsrater, varierende fra 7 sh. til 10 sh. 3 d. For Vintersæsonen vedtoges Minimumsrater, varierende fra 6 sh. til 10 sh. 3 d. For Skibe under 600 Tons et Tillæg af 3 d. Til franske og belgiske Havne henholdsvis 9 til 12 Frcs. og 8½ til 11 Frcs. For Maanedsfrafter vedtoges ingen bestemte Rater, men som Vejledning blev nævnt fra 200 £ pr. Maaned som Fragt for ny, moderne Baade paa 225 til 250 Netto Register-Tons og indtil 260 £ for Baade paa 450 Tons. For 1906 gælder et Tillæg af 3 d. for samtlige Rater. Det udtaltes paa Mødet, at de vedtagne Minimumsrater kunde anses for at være tiltraadt af 80 pCt. af de i Isfart interesserede Redere.

Fra Sundsvall skriver Hr. Emil Bredenberg til os d. 10. ds.:

Fra Fyret paa Bremø Nord efter ses ingen Is, men Øst og Sydøst efter ses en Del Drivis; derimod ses ingen Is Syd efter. Paa Svartviksbugten og udover er Isen omkring 20" tyk, og i Alnøund og Stadsfjorden varierer den fra 20" til 24". Da vi har haft fra 8° til 11° Kulde om Natten, saa er det, som tør om Dagen, igen frosset til om Natten, og det ser ikke ud til, at vi kan faa nogen Skibsfart her før Begyndelsen af Maj, med det Vejr, vi nu har. Med sydvestlig Vind vil dog Forholdene kunne ændres hurtigere end paaregnet.

Udenrigsministeriet meddeler:

Da der ventes et Udbrud af Koleræ i Rusland i 1905 har Havneforvaltningen i St. Petersborg som en forebyggende Foranstaltning paabudt, at alle til Havnen ankommende Dampskibe skal anbringe og vedligeholde en Tønde eller andet lukket Kar fyldt med nylig kogt Vand paa Kajen ved det Sted, hvor de losser eller lader, til Afbenyttelse for Havnearbejderne o. a. Dette Paabud motiveres ved, at det vilde være uoverkommeligt for Havnevæsenet at skaffe kogt Vand til Havnearbejderne, medens Opstillingen af en Tønde kogt Vand ikke vil volde Dampskibene større Ulejlighed.

Dampskibsselskabet Turisten havde forleden indbudt et større Selskab, hvoriblandt Repræsentanter for Pressen, til en Tur gennem Gasværkshavnen, de ny Sluseanlæg og Kalleboerne med Selskabets Damper „Prins Hamlet“.

Ved et Uheld kolliderede imidlertid Damperen med Sluseanlæggets Mole og led herved saa megen Skade, at Driften for en kort Tid maa indstilles.



## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholdt d. 14. ds. en ekstra-ordinær Generalforsamling under Ledelse af Formanden, Konsul Rechnitzer. Generalforsamlingen vedtog enstemmig følgende Resolution:

„Generalforsamlingen beslutter at ned-sætte et Udvalg til at forberede Oprettelsen af den i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring § 24 omhandlede gensidige Forsikringsforening til Overtagelse af Forsikring efter Loven og bemyndiger Udvalget til at føre de fornødne Forhandlinger angaaende Foreningens Organisation og Vedtægternes Udfærdigelse, forinden Foreningen konstitueres“.

Til Udvalget valgtes Konsul Rechnitzer, Aalborg, Sekretær L. Drechsel, Kjøbenhavn, Konsul C. P. Lund, Rønne, Skibsreder N. P. Petersen, Thurø, Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg, Skibsreder N. Ohlsen, Marstal, Skibsreder B. Friis, Marstal, Skibsreder P. N. Winther, Nordby, Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus, Skibsreder H. C. Andersen, Aarhus. Udvalget ned-satte et Underudvalg, bestaaende af Konsul Rechnitzer, Sekretær Drechsel og Konsul Lund.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S.S. Nr. 26/1904, afsagt den 12. April 1905. Skibsprovianteringsfirmaet J. B. Hansen i Grenaa mod Fiskehandler F. C. Pallesen, her.

Skibsprovianteringsfirmaet J. B. Hansen i Grenaa har under nærværende Sag paastaet Indstævnte, Fiskehandler F. C. Pallesen, hersteds, dømt til som forhen-værende Reder for Kutter „Immanuel“ at betale til Firmaet 81 Kr. 39 Øre for til nævnte Kutters Besætning fra d. 1. Januar til den 9. Februar 1903 leveret Proviant og Brændsel med Renter deraf 5 pCt. fra Stævningens Dato d. 16. Marts 1904 foruden Sagsomkostninger. Indstævnte har fordret sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Sagen er det ikke bestridt, at det nævnte Firma har leveret Proviant m. m. i det anførte Tidsrum for det nævnte Beløb til „Immanuel“s Besætning i Henhold til Rekvisitioner fra Kutterens Fører, N. Poulsen, og at dette Beløb ikke er betalt til Firmaet, og der er kun Tvist om, hvorvidt Indstævnte som daværende Reder for Kutteren er pligtig at betale samme.

I Følge en under Sagen foreliggende Udskrift af Skibsregistret, blev Kutteren „Immanuel“, der var bygget i 1889 og hjemmehørende i Sæby, i Januar 1899 af den daværende Ejer tilskødet Indstævnte, Pallesen, og en Hr. Chr. L. Rasmussen hver for  $\frac{1}{3}$  samt de to tvende Indehavere af Fiskehandelsfirmaet J. J. Storms Eftf., d'Hr. H. F. Thomsen og P. A. Dam, hver for  $\frac{1}{6}$ , og blev Indstævnte Pallesen straks anmeldt som bestyrende Reder og stod derefter uafbrudt opført som saadan. I Begyndelsen af 1903 overdrog d'Hr. Thomsen og Dam deres 2 Sjettedele til d'Hr. Pallesen og Rasmussen, og d. 16. Februar s. A. udstedte disse to Skøde paa hele Kutteren til fire Fiskere i Grenaa, hver for  $\frac{1}{4}$ . Kutteren, der synes i alt Fald i det nærmest foregaaende Par Aar væsentligst at have fisket fra Grenaa, henlaa den Gang der, og synes Forhandlingerne om dens Salg da efter en Bemyndigelse af Indstævnte, som denne havde givet skriftlig ved Begyndelsen af 1903, at være foregaaede udelukkende ved Kutterens ovennævnte Fører, Poulsen. Straks efter Salget, nemlig d. 20. Februar, blev den hidtilværende Besætning, der havde bestaaet af 4 Mand, afmønstret af Fører.

Efter hvad der foreligger, maa Provianten til Kutterens Besætning antages i alt Fald fra Begyndelsen af Aaret 1901, naar Kutteren kom til Grenaa, at være bleven leveret af det sagsøgende Firma efter Rekvisition af dens Fører, saaledes at han efterhaanden betalte den, idet han indeholdt Beløbet dertil i Folkenes Fortjeneste, da de var antagne saaledes, at de skulde holde sig selv med Kost, og havde det ovennævnte Firma J. J. Storms Eftf. i tvende fremlagte Breve til Sagsøgeren af 29. Marts og 3. April 1901 ogsaa udtrykkelig udtalt, at Rederne ikke vilde betale noget af, hvad der hørte til Mandskabets Forplejning. Paa samme Maade forholdtes der ogsaa i 1902 indtil Udgangen af Aaret, medens N. Poulsen var Fører. Da han, som omtalt, i Begyndelsen af 1903 begyndte Forhandlingerne om Kutterens Salg, under hvilke han beholdt Besætningen om Bord for, efter hvad han har udtalt, straks at kunne gaa paa Fiskeri igen, hvis Salget bristede, vil han imidlertid i Følge en fra ham foreliggende Erklæring være gaaet ud fra, hvad han maa antages ogsaa straks at have meddelt Sagsøgeren, at Rederiet, da Besætningen intet tjente i den Tid, nu vilde have at betale dens Underhold, og det er paa Grundlag deraf og af Forskriften i Sølovens § 48, at Sagsøgeren har aføsket Indstævnte det paastævnte Beløb. Indstævnte har derimod gjort gældende, at Sagsøgeren som hidtil, overensstemmende med hvad der ogsaa i det hele er Kutyme for Fiskefartøjers Vedkommende, kun kunde holde sig til Besætningen, med hvis Bibeholdelse Indstævnte intet havde haft at gøre, i saa Henseende.

Retten maa imidlertid være af den Mening, at Indstævnte — uanset den paaberaabte Kutyme, der ikke er godtgjort eller nærmere oplyst — i Henhold til Sølovens § 48 bliver at tilpligte at betale det fordrede Beløb med Renter, da han ikke har bevist, at der af ham som bestyrende Reder var truffet en udtrykkelig Aftale om, at Sølovens § 48 ikke skulde komme til Anvendelse, hvad der, jfr. dens § 51, vilde have været nødvendigt for at frigøre ham.

I Sagsomkostninger vil han have at betale 22 Kr. 95 Øre.

(Sign.) Chr. Erichsen. D. Torm. L. C. Kraemer.

Dissentierende Votum: Vi Undertegnede kan ikke tiltræde Domsudkastet i denne Sag.

Vi er nemlig vel enige med Udkastet i, at det ikke er godtgjort, at der eksisterer en Kutyme som den af Indstævnte paastaede med Hensyn til Betaling af Proviant til Fiskefartøjers Besætning.

Men Indstævnte maa efter vor Opfattelse være fri for at betale det fordrede Beløb som Følge af de i Udkastet omtalte til Skrivelser af 29. Marts 1901 og af 3. April s. A. I den første af disse, af Indstævnte som Uddrag af hans Kopibog fremlagte to Skrivelser, udtalte Firmaet J. J. Storms Eftf. som Svar paa en Forespørgsel fra Sagsøgeren af 22. s. M., at de vel vilde betale Regninger, som Sagsøgeren sendte dem for Varer leverede til Brug for Kutteren „Immanuel“ selv, men at de derimod ikke vilde betale noget af, hvad der hørte til Mandskabets Forplejning, idet de tilføjede, at deres Medreder Pallesen udtrykkelig havde paalagt Kutterens Fører at henvende sig til Sagsøgeren ved Køb af Varer, og i Skrivelsen af 3. April udtalte Firmaet, der da i Underskriften betegnede sig som „korresponderende Reder“ for „Immanuel“ — hvad det i Virkeligheden ikke var — paa en yderligere Henvendelse fra Sagsøgeren, at de absolut ikke kunde indgaa paa at stille nogen Sikkerhed for Besætningens Proviant, men overlod ham selv at ordne den Sag saaledes, som han fandt det mest betryggende.

Disse to Skrivelser maa i vore Øjne opfattes som indeholdende en udtrykkelig Tilkendegivelse overensstemmende med Sølovens § 51 om, at Rederiet ikke, som i Sølovens § 48 forudsat, vilde betale Provianten,



og de maa, uanset at de ikke var underskrevne af Indstævnte som bestyrende Reder, opfattes som affattede i Samstemning med ham paa hele Rederiets Vegne og maa ogsaa efter det passerende antages at være forstaaede saaledes af Sagsøgeren. Det er derhos ikke oplyst, at der deri senere skete nogen Forandring, og Sagsøgeren kunde derfor ikke blot i Henhold til Førerenes omtalte Meddelelse til ham i Begyndelsen af 1903, hvortil der ikke indeholdes nogen Hjemmel i den skriftlige Bemyndigelse til Føreren til at sælge Kutteren, være berettiget til uden videre at gaa ud fra, at Indstævnte havde paataget sig at betale Besætningens Kost etc. fra da af.

Indstævnte vil derfor efter vor Mening være at finde med Tillæg af Sagsomkostninger.

(Sign.) N. Madvig. C. Gammeltoft.

Dom i S.S. Nr. 21/1905, afsagt d. 12. April 1905. Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab mod Hr. A. J. Deichmann.

Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab har under nærværende Sag paastaet Indstævnte Hr. A. J. Deichmann dømt til Betaling af 13 Kr. 78 Øre for Udgifter ved Transport til Refshaleøen, Oplægning der m. m. af 22 Kasser Fyrværkerisager, ankomne til ham med Selskabets Damper „Maja“ med Renter deraf 5 pCt. fra Stævningens Dato d. 28. Marts d. A. og Sagsomkostninger.

Indstævnte, der findes at være lovlig varslet, har ikke ladet give Møde under Sagen, og der vil derfor i Henhold til de derom gældende Lovbestemmelser være at give Dom efter den med det Retten forelagte stemmende Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 6 Kr. 81 Øre.

Dom i S. S. Nr. 26/1905, afsagt d. 15. April 1905. Det Offentlige mod Tiltalte C. E. J. Tiltalte, der d. 21. Juni 1903 blev udmønstret som Fyrbøder med Dampskibet „Island“ paa ubestemt Tid, rømte fra samme d. 16. Juli f. A., efter Skibets Ankomst til New York, fordi han fandt Arbejdet om Bord for anstrengende. Ved Rømningen skal Tiltalte have haft nogen Hyre til Gode. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 27/1905, afsagt d. 15. April 1905. Det Offentlige mod Tiltalte R. Th. R. Tiltalte udmønstreredes d. 9. Juni 1904 som Letmatros paa ubestemt Tid med Dampskibet „Skanderborg“, men efter Skibets Ankomst til Barry ved Cardiff rømte han efter Overtalelse fra Kammerater paa et andet Skib. Ved Rømningen havde Tiltalte Hyre til Gode. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

## Forordningen angaaende Beskaffenheden af Lanterner.

Vi har modtaget følgende:

Dansk Søfartstidende Nr. 10 af 9. Marts d. A. indeholder i forkortet Udtog følgende Spørgsmaal og Svar vedrørende Sidelanterner:

1. Kan de gamle med farvede Glas bruges endnu?
2. Hvad er den mindste Størrelse paa Lanterner?

Sv. ad 1. Til Sidelys skal udelukkende anvendes fresnelske Lindser, der ikke maa være farvede eller dannet af farvet Glas.

Sv. ad 2. Bredden af Siderne maa ikke være mindre end 9", og Højden indtil Lanternens Tag ikke mindre end 11". Bøjlen eller Armen, som Lanternen bør fæstes

med til Lanterneskærmen, maa ikke være mindre end 2" bred og  $\frac{3}{8}$ " tyk og Skruen til at fastgøre Lanternen med ikke mindre end  $\frac{3}{8}$ " i Diameter.

Af det citerede Svar fremgaar det, at Redaktionen gaar ud fra, at Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 staar ved Magt som bunden Forordning angaaende Beskaffenhed og Anbringelse af Lanterner i danske Damp- og Sejlskibe, men denne Opfattelse deles ikke i Søfartskredse, og da Spørgsmaalet er af stor Vigtighed for dansk Søfart, skal jeg tillade mig at bemærke følgende:

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 ophævede Forordningen af 1. Juli 1897, men samme Ministerium tilstillede d. 24. s. M. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende Skrivelse:

„I Anledning af den ærede Fællesrepræsentations Skrivelser af 9. Maj og 13. Juni d. A., om den under 13. Marts d. A. herigennem udfærdigede Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lydsignalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe, skulde man tjenstlig melde, at nævnte Bekendtgørelses Betydning er — ganske som den tidligere Bekendtgørelse af 1. Juli 1897 om samme Sag — at tjene som Vejledning for danske Rederier og Skibsførere ved Anskaffelse af de foreskrevne Lanterner samt at afgive Rettesnor for Orlogsværftets Prøveanstalt ved Undersøgelse af Skibslanterner saa vel som for de beskikkede Synsmænd ved Besigtelsen af Passagerdampernes Lanterner“.

Denne Skrivelse maa og har man i Lighed med Redaktionens Bemærkninger i Bladets Nr. 31 af 31. Juli 1902 opfattet saaledes, at Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 er ganske som den tidligere Bekendtgørelse af 1. Juli 1897 og saaledes altsaa skal tjene som Vejledning. Det er altsaa den sidst nævnte Forordning, hvorefter man skal rette sig, men heraf følger, at Lanterner med farvede Glas fremdeles er reglementerede, naar Lysstyrken er tilstrækkelig, og øvrige Betingelser er til Stede, hvad der imidlertid staar i Modstrid med „Dansk Søfartstidendes“ ovenanførte Svar ad 1.

Da denne Sag er af Vigtighed for de i Søfart interesserede Næringsdrivende, vil det være af megen Interesse at faa afgjort Spørgsmaalet om, hvad der paa dette Omraade er reglementeret og hvad ikke, samt om der er foregaaet nogen Ændring i de internationale Sørejsregler med Hensyn til Lanternernes Beskaffenhed.

H. A. H.

Den ærede Indsender har for saa vidt fuldkommen Ret, som det er en Fejl fra vor Side, at vi ikke i Besvarelsen i Bladets Nr. 10 har henvist ogsaa til Indenrigsministeriets Skrivelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart af 24. Juli 1902. Denne Skrivelse ophævede ganske vist ikke Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902, men den fastslog dennes Karakter af en „Vejledning“ og en Rettesnor for Orlogsværftets Prøveanstalt og for de beskikkede Synsmænd. Bekendtgørelsen, der fremdeles staar ved Magt, maa altsaa opfattes som en saadan Vejledning, hvad vi, i Overensstemmelse med ovenstaaende Indlæg, udtrykkelig fremhæver i Tilslutning til vor Besvarelse i Bladets Nr. 10.

Red.

## Sømandsforeningen af 1856.

Vi har modtaget følgende:

Hr. C. Minor Rasmussen.

Fører af 3mastet Skonnert „Ægir“ af Marstal.

I Anledning af Deres ærede Bemærkninger og Spørgsmaal i den af Dem indrykkede Notits i „Dansk Søfarts-

tidende" af 6. April d. A. om Generalforsamlingen i „Sømandsforeningen af 1856" skal jeg herved udtale følgende:

1) Den paa sidste Generalforsamling vedtagne Lovforandring burde ikke komme som en Overraskelse, da Misforholdet i Provinserne mellem „nydende" og „ydende" Medlemmer første Gang er omtalt paa Generalforsamlingen i 1899 og siden hvert Aar (se Referaterne i Nationaltidendes Søfartstidende), og da det særlig paa Generalforsamlingen i 1904 udtaltes: „Det store Misforhold, der bestaaar mellem de Understøttelser, som Provinserne kræver, og de ringe Hjælpebidrag, som de selv yder, kan ikke vedblivende gaa an. Bestyrelsen er derfor betænkt paa at fremsætte Forslag til at standse Tilgangen af Medlemmer fra saadanne Byer, som har deres egne Understøttelseskasser for Søfolk, eller maaske paa at omdanne Sømandsforeningen til en Forening kun for Sjælland“.

2) Generalforsamlingen var lovformeligt indvarslet ved Avertissement i Berlingske Tidende, og i Avertissementet var der gjort særlig opmærksom paa, at der forelaa Udkast til ny Love til Vedtagelse paa Generalforsamlingen, og at Eksemplarer af disse Love kunde afhentes paa Sømandsforeningens Kontor.

Det kan saaledes ikke bebrejdes Bestyrelsen, at De ikke har vidst, at der forelaa vigtige Sager til Forhandling paa Generalforsamlingen.

3) Hvad angaar Provinsernes Bidrag til at forøge Foreningens Formue, skal jeg til Oplysning herom give et Uddrag af Regnskaberne for de sidste 5 Aar for Marstals Vedkommende, hvilket vistnok vil ændre Deres Opfattelse af det paarørende Punkt.

Bidraget.								
Aar.	Overord. Medlem,	Alm. Medl.	Enkekassen.	Ialt.				
1900	51	666	565	1282				
1901	133	688	546	1367				
1902	77	636	519	1232				
1903	77	622	473	1172				
1904	77	522	460	1059				
				6112				
Modtaget.								
Aar.	Administ.	Sygd.	Begrav.	Forlis.	Enkek.	Alderdom.	Legat.	Ialt.
1900	101	701	180	250	840	60	100	2232
1901	101	206	—	—	940	60	100	1407
1902	101	856	60	180	940	60	100	2297
1903	101	313	120	275	1180	90	100	2179
1904	101	441	—	—	1060	90	100	1792
								9907
								6112
								÷ 3795

Med andre Ord: Marstal alene har i de sidste 5 Aar formindsket Foreningens Formue med c. 3,800 Kr. i Stedet for, som af Dem antaget, at forøge den.

4) Hvilke Tanker, de ydende Medlemmer er besjælede af, er jeg ikke i Stand til at sige, men det er Bestyrelsens Pligt at lede Foreningen efter Lovene, som Medlemmerne bør kende; og Lovene siger, at Foreningens Virksomhed er baseret paa Hjælp til Selvhjælp, og retfærdigt er det, at Hjælpen ydes forholdsvis fra hele Landet.

Efter saaledes at have besvaret de enkelte Punkter, skal jeg blot udtale, at jeg haaber, at der ikke noget Sted hersker nogen Tvivl om, at de i Foreningen værende Medlemmer og deres efterladte vedblivende bevarer deres fulde Rettigheder. Saafrømt Provinserne vil være villig til at sikre en forholdsmæssig Hjælp, vil Sømandsforeningen af 1856 ogsaa

være mere end villig til igen at aabne Adgang for Medlemmer Vesten for Store Bælt.

Kjøbenhavn, d. 17. April 1905.

Ærbødigst  
J. H. Schultz.

## Fragtmarkedet.

I den nys forløbne Uge har der i flere Retninger været sluttet ret livligt, og navnlig viste La Plata betydelig Aktivitet. Der er i det nævnte Tidsrum nok fragtet Rum for mindst 200,000 Tons Korn fra La Plata Distrikterne, men desværre har det ikke været muligt at faa Raterne videre i Vejret, idet andre Markeder holder sig saa lave, og der udbødes enkelte Baade, som var villige til at løbe ud i Ballast fra Evropa; thi Fragterne fra La Plata har nu naaet det Punkt, hvor det i visse Tilfælde ikke gør megen Forskel, om der tages Ladning med, eller om der sejles ud i Ballast. Raterne er iøvrigt overalt saa afbalancerede, at har et Skib en forholdsvis pæn Fragt ud, saa er Hjemfragten saa meget daarligere og omvendt. De færreste Steder er der noget at tjene, og den nuværende Periode lige inden Hvidehavs- og Østersøsesæsonens Begyndelse er en ret vanskelig Periode at komme over for de Redere, som skal have Skibe i disse Farvande og holde dem gaande her hjemme omkring, indtil de er i den rette Position. Kulfragterne er nemlig elendige i Nord- og Østersøfarten, Korn og Hør findes der kun saare lidt af for Tiden, og Trælasterne for prompt Afskibning er til under Konferenceraterne. Om 3—4 Uger vil denne kritiske Periode antagelig være forbi, men den er ikke let at komme over, og det maa siges til de danske Rederes Ros, at de, paa et Par ganske enkelte Befragtninger nær, har nægtet at slutte under Conferencefragterne, selv for prompt Lastning, omendskønt dette maaske nok kunde forsvares, idet Meningen med Minimalraternes Fastsættelse vistnok nærmest har været for f. o. w. og senere Lastning. Paa denne Termin sluttet der stadig kun lidt, idet Redere og Befragtere har vanskelig ved at komme overens, men nu staaar netop det Tidspunkt for Døren, da den alvorligste Del af Kampen skal finde Sted, og vi vil igen indprente Rederne at vise Fasthed til det yderste og dertil knytte et oprigtigt Ønske om, at det maa blive dem, der gaar af med Sejren.

Det østlige Marked er stille med faa positive Ordre. Bombay har pr. April/Maj sidst betalt 13/6 én udsøgt Havn og Kurrachee 15/ à 15/3 pr. Maj/Juli. Calcutta tager kun ganske enkelte Baade, Rispladserne ligeledes. Fra Mulmien og Rangoon (2 Lastpladser) sluttet en 6,000 Tons Baad til 21/3 Fiume pr. Maj. For Sukker fra Java betales uforandret 25/3 à 25/6 pr. Juni/Juli.

Sortehavet etc. har ikke meget at byde paa, og Raten for Anlægning af store Baade fra Odessa, Nicolajeff etc. til udsøgt Havn er igen nede paa 6/6 à 6/9. Nogle faa ganske prompte, mindre Baade sluttet fra Kherson og Odessa til 8/9 à 9/ N. C. Fra Azoff er Begæret aftaget noget, men Raterne er uforandrede 8/6 à 8/9 for større Baade til udsøgt Havn, 9/6 à 10/ en dansk eller norsk Havn. Donauen kan næsten ingen Tonnage placere; en enkelt, prompt Baad sluttet til 8/9 Korn eller Dødvægt til London eller Rotterdam.

Middelhavet har taget en Del Baade, særlig for Erts, men Raterne er gennemgaaende daarlige. Der betales saaledes med „free despatch" 5/9 Aguilas/Ardrossan, 6/ Glasgow, 5/4½ Garrucha/Tyne Dock, 6/9 Seriphos/Rotterdam, 9/6 Huelva/U. S. For Esparto noteres 12/ à 12/6 fra Tripolis Kysten til Glasgow eller Sunderland, 11/ Oran/Glasgow, og for Fosfat 7/3 Sfax/London eller Liverpool, 5/4½ Bona/Plymouth. Der slut-

tedes nogle Saltlaster og betales bl. a. 7/9 Torre-  
vieja/Calcutta, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cadiz/St. John, 5/9 Setubal/Vlaar-  
dingen. I Alexandria ligger Markedet flovt; for en gan-  
ske prompt Baad betales 7/ Bomuldsfrø Hull, 7/6 Lon-  
don. For Erts fra Bilbao er Raterne omtrent ufor-  
andrede paa Basis af 4/ til Cardiff, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/9 Middles-  
bro, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam.

Nordamerika har stadig kun forholdsvis lidt at byde  
paa, og Raterne er gennemgaaende smaa. Trælaster fra  
Canada udbydes sparsomt; der er sidst sluttet til 35/  
fra St. John, 32/6 fra Halifax til Englands Vestkyst  
pr. Maj. Nogle enkelte Bomuldslaster sluttedes til 22/6  
à 23/9 fra Wilmington, 27/6 fra Savannah til Liverpool,  
Manchester, Bremen eller Havre. For Fosfat betales  
12/9 Port Inglis/Runcorn, 14/6 Tampa/Stettin eller Lim-  
hamn, 12/9 Ferdinandina/Ghent. Fra Golfen er Begæret  
efter Tonnage meget ringe. Paa Netto Charter sluttedes  
der til 9/9 U. K. eller Kontinentet pr. ultimo April og  
til 10/6 for en mindre Baad pr. Maj. Af Træbefragt-  
ninger skal vi nævne: 78/9 Pensacola til London og  
West Hartlepool (1100 Stds.), 80/ U. K. eller Kontinentet  
for 7/900 Stds. Dampere. For Timecharter placeres  
kun faa Dampere til omtrent uforandrede Rater. Der  
betales bl. a. 3/ Levering i New York, Tilbagelevering  
River Plate, 4/3 for Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet har været ualmindelig aktivt,  
men paa Grund af det rigelige Udbud af Tonnage er  
Raterne kun ganske lidt højere end for en Uge siden.  
Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet  
placeredes en Mængde Maj/Juni Baade til 17/6 à 18/.  
Ogsaa Bahia Blanca har taget megen Tonnage op og  
betalt 17/3 for Baade op til over 6,000 Tons. Der er  
stadig Tørn i Bahia Blanca, men i alle Tilfælde har  
Rederne kunnet stipulere den begrænset til Maksimum 8  
Dage. — Fra Buenos Ayres betales 15/9 O. C. pr. Maj.

Østersømarkedet er stadig i en meget utilfredsstil-  
lende Tilstand for prompt Lastning, idet der findes  
alt for faa Laster i Forhold til de fragtsøgende Dam-  
peres Antal, og da de Trælaster, der findes fra tyske  
Havne, Windau, Riga etc. for April Afskibning er under  
Konferenceraterne, krymper Rederne sig ved at tage  
dem. Der er dog effektueret en Række Befragtninger  
fra forannævnte Pladser til en Del under Konference-  
raterne, hovedsagelig af tyske og engelske Dampere.  
Pr. f. o. w. og senere fra Botten gøres der ikke meget,  
da de fleste Købmænd vægrer sig ved at betale Mini-  
mumsraterne, men ny Befragtninger til og over dem  
finder dog nogenlunde jævnlige Sted, ligesom ogsaa  
nogle under dem, men det er kun Undtagelsestilfælde,  
og i det hele og store maa det siges, at Rederne viser  
Fasthed og et godt Sammenhold, som fortjener at kro-  
nes med Sejrr. For prompt Lastning betaler Reval kun  
10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 17  
Frcs. Hør til Dunkerque eller Ghent, og fra Riga noteres  
henholdsvis 9 d. Havrebasis og 18 Frcs, men Ladning  
er fra begge Havne knap, og Libau har sluttet til 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
Havrebasis London, ligeledes kun limiterede Partier. I  
Libau er der igen udbrudt Strejke blandt Havnearbejderne,  
og med de i Forvejen elendige Ekspeditioner og de  
allerede forhøjede Stuverpriser, som maaske yderligere  
skal skrues op, er det en ren Ruin at sejle paa Libau.  
Raten og Ekspeditionerne maa bedres ikke saa lidt for  
blot at kunne sejle Stop. De tyske Pladser er flove.  
Fra Memel sluttedes der til Hfl. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam for  
skaaren Last, 5/6 à 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sveller til London, hvilket  
kan gentages. Desuden noteres 5/3 à 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Grimsby,  
6/ Plymouth, 7/ Sharpness, men disse Fragter er jo be-  
tydelig under Konferenceraterne.

Kulfragterne holder sig meget faste til Middelhavet,  
hvortil Grunden er de daarlige Hjemfragter, men i andre  
Retninger er de ikke undergaaet væsentlige Forandringer,  
til Østersøen er de dog nærmest svagere, og grundet  
paa Paaskedagene er det meget vanskeligt at arran-  
gere Tørn for April Lastning. Fra Østkysten er der

sidst sluttet til 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/<sup>1</sup>/<sub>2</sub> god dansk Havn (16/2,000  
Tons) 3/9 à 4/ Riga eller Stockholm, 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
Kronstadt, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Svinemünde, 4/3 Kiel eller  
Wismar (1,200), 4/ Eckernförde (1,600), 4/ Aalborg (750),  
3/3 Hamburg, 6/ à 6/3 Genua, 6/6 Barcelona. Fra  
Cardiff sluttedes der livligt til 4/3 Hamburg, 4/3 Aar-  
hus, 4/6 à 4/9 Lissabon, 7/ Genua prompt, 6/6 senere,  
Frcs. 8 à 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 7/ Palermo, 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Venedig,  
6/ Port Said, 8/6 Singapore, 6/ à 6/6 Las Palmas eller  
Madeira, 7/3 à 7/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere er for de tyske Østersø-  
pladsers Vedkommende snart lidt sørgeligt at betragte.  
Königsberg, som man vel har stillet sit Haab til endnu  
lidt, er absolut daarlig; der meldes ganske vist,  
at der opnaas c. 12 M. Rugbasis, men fra anden Side  
meldes ogsaa, at Købmændene har gjort Forsøg paa at  
annullere afsluttede Foraarsfragter for Skibe, som var  
kommen tidsnok; de Skibe, som kom for sent, blev saa  
godt som alle annullerede og har saa vel maattet tage  
en lavere Rate. Königsberg skal man vist derfor ikke  
sætte sin Lid til, og der kan i Øjeblikket ikke slutes  
Returfragt paa Forhaand.

ab Danzig staar det ikke bedre, og der menes,  
at man kan opnaa 4 M. for Korn til Danmark, Syd-  
sverrig eller Østkyst Slesvig-Holsten.

ab Stolpmünde er atter gjort nogle Befragt-  
ninger til 4 M., dog opnaaede et enkelt mindre Skib 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
M., respektive 5 M. til Gøteborg; der bliver næppe mere  
fra Stolpmünde i denne Maaned, dog stilles i Udsigt  
pr. straks 5 M. for Rug til Thisted; det er jo altid  
noget.

ab Rügenwalde staar det som i Stolpmünde;  
dog gik et enkelt Skib hen og antog 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> M. for Rug  
til Danmark.

ab Stettin skal være sluttet 4 M. Rug Danmark,  
det er saaledes lavere end ved Sejladsens Aabning; men  
den store Eksport af de mange forskellige Varer vil  
forhaabentlig holde Fragterne oppe lidt endnu. Stettin  
er jo ikke som de fleste andre tyske Pladser alene af-  
hængig af Korneksporten.

ab Stralsund, Greifswald og øvrige Pladser  
noteres slet intet; det maa være Tegn paa et daarligt  
Marked; Skibe, bestemte dertil, faar vel nok Last, men  
det er næppe til ret fordelagtige Fragter.

ab Kjøbenhavn har det ligesom været lidt flovere  
i den forløbne Uge; der blev dog sluttet til Rødvig 12  
Øre, Nysted 16 Øre, Nykjøbing F. 14 Øre for Majs,  
samt til Wolgast, Kager og Byg 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> M. og til Ro-  
stock, Kager og Majs 3 M.; i Slutningen af Ugen  
kom en Del Skibe fra Østersøen, navnlig fra Königs-  
berg, men da der i Paaskedagene ventes et Par Dam-  
pere, vil det jo nok atter hjælpe; Ugen før Paasken er  
jo som oftest flov.

ab danske Provinshavne har der været flere  
Hvedelaster; saaledes blev sluttet til Halmstad 12 Øre  
og til Karlskrona 14 à 15 Øre; fra Saxkjøbing til Ham-  
burg skal være sluttet Byg til 3 Mark.

## Fra Sø og Land.

Dansk Sømand V. Ekholm, 35 Aar gammel, antages at  
være omkommen ved den i London hjemmehørende Damp-  
er „Nutfield“s Forsvinden paa Rejsen til Bermuda i December  
forrige Aar.

Hans Slægts Adresse efterlyses af Udenrigsministeriet.

Eksamen afholdtes ved Svendborg Navigations-skole fra  
3dje til 7de April inkl.

Til den alm. Styrmandseksamen havde Skolen indstillet  
6 Elever, til den udv. Styrmandseksamen (2den Afdeling) i

Navigation 7, i Geografi og Vejrlære 6, Søret og Handelsvidenskab 7 samt Engelsk 2.

I 1ste Afdeling bestod 5, i 2den Afdeling bestod alle.

Endvidere bestod 2 Elever Fiskeskipperprøven og 1 Sætteskipperprøven.

### Ugens Havarier.

Ida, Barkskib af Brantevik, har, paa Rejsen fra Kivik til South Alloa med Props, den 11. ds. været paa Grund paa Middelgrunden. Skibet, der kom flot efter at have løst Ladningen i Lægtene, er ubeskadiget og fortsætter Rejsen.

Blanche, 3-m. Skonnert af Kalmar, har, paa Rejsen fra Hjemstedet til Boness med Trælaster, været paa Grund paa Middelgrunden. Skibet, der kom flot, efter at Ladningen var løst i Lægtene, er ubeskadiget og fortsætter Rejsen.

Rudolph, Evert af Tønning, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Flensborg med Kalksten, strandet Syd for Polleholm paa Langeland. Mandskabet reddet; Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Ane, 3-m. Skonnert af Thurø, har, paa Rejsen fra Neufahrwasser til Sunderland, den 11. ds. været paa Grund paa Lynetten. Svitzers assisterede Skibet flot og ind paa Reden.

Oscar II, Galease af Karlshamn, er paa Rejsen til Vejle med Trælaster drevet ind paa Grund i Juelsmindebugten efter i en stærk Storm at have mistet Klyveren og faaet Storgafflen knækket. Ved Hjælp af Fiskere bjærgedes Mandskabet i stærkt forkommen Tilstand. Skibet kom atter flot efter Losning af Ladningen og reparerer.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har paa Rejsen fra Kongsberg til Antwerpen været i Kollision med en Dampers „Albertus“ ved Pillau. „Adolph Andersen“ fik en Del Skade.

Ville de Metz, Dpsk. af Sunderland, der, som meddelt, kom paa Grund ved Sejerø, er nu af Svitzers bragt flot og ind til Bestemmelsesstedet Korsør.

Anna, Galease af Frederiksholm, er den 11. ds. med en Ladning Sten strandet paa Hesselø Nordvest Rev. Bjærgeforeningen „Lynæs“ assisterer. Mandskabet er reddet. Skibet antagelig Vrag.

Willy, Fiskekvasse af København, er den 16. ds. grundstødt mellem Hestehoved og Hesnæs. Skibet staaer paa Stengrund og er fuldt af Vand; bliver sandsynligvis Vrag.

Louise, svensk Skonnert, er paa Rejsen til Aarhus med Slibesten strandet ved Overbylting paa Sjællands Odde. Mandskabet er reddet, Svitzers assisterer.

Atterdag, Galease af Drammen, er, paa Rejsen fra Frederiksstad til Slesvig med Trælaster, den 11. ds. drevet paa Grund paa Stribsodde, men er med Assistance atter kommet flot. Skibet har mistet Fokkemasten med Tilbehør; maa reparere.

Ellen Grant, Barkskib af Frederiksstad, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Gefle udfør Helsingør været i Kollision med Skonnert „Valkyr“ af Figeholm, paa Rejse fra Oscarshamn til Granton med Træ. Begge Skibe fik nogen Skade paa Takkelage og indgik til Helsingør.

Ella, Skonnert af Neksø, har, paa Rejsen fra Memel til England med Staver, anløbet Neksø Red med Tab af Dækslast samt Skade paa Sejl.

H. P. Prior, Dpsk. af Aalborg, kom d. 11. ds. paa Grund i Randers Fjord. Passagerene forlod Skibet, og Ladningen blev løst, hvorefter Skibet kom flot.

Avance, svensk Galease, har, paa Rejsen fra Lysekil til Kiel med Brosten, været paa Grund paa Sprogø, men er atter kommet flot med Assistance af Fiskere og har fortsat Rejsen. Akkord 500 Kr.

Vesta, Dpsk. af Bremen, der er strandet paa Bolsaxen, har i det stormfulde Vejr i den forløbne Uge lidt meget og bliver sikkert Vrag. Der er bjærget en Del af Ladningen, c. 250 Baller Bomuld og noget Raatobak.

Garibaldi, Skonnert af Gøteborg, kom den 17. ds. paa Rejsen fra Norrkøping til Vejle paa Grund ved Rosenvold. Flot med Assistance og indbragt til Vejle. En Del af Dækslasten er kastet over Bord.

Odessa, Jagt af Limhamn, kom den 16. ds., paa Rejsen fra Malmø til Skagen med Sveller, paa Grund paa Sydsiden af Læsø. Med Assistance fra Frederikshavn kom Skibet atter flot og ind til Frederikshavn i læk Tilstand.

Morsø, Skonnert af Vejle, kom den 16. ds., paa Rejsen fra Fakse til Vejle med Kalksten, paa Grund i Grønsund og

løb fuldt af Vand, Mandskabet bjærgede sig i Land. Morsø er et gammelt Skib, bygget i 1849 i Kjøbenhavn og ombygget i 1884.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert „Emma“ af Rudkjøbing, Kaptajn Jørgensen af Strynø, er solgt til Finland for en Købesum af Kr. 5,750. Skibet ligger for Tiden i Aalborg.

Den 14. ds. løb hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en Bugserbaad af Stablen, bygget for Regning Statens Vandbygningsvæsen.

Baaden fik Navnet „Vildanden“ og er bestemt til at erstatte den gamle „Vildanden“ i Esbjerg Havn.

Den 15. ds. fandt den officielle Prøvetur Sted i Sundet med Damperen „Freja“, bygget af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Fjorddampbaadsselskabet i Hobro. Prøveturen, der overværedes af Bestyrelsen for nævnte Selskab, faldt særdeles heldig ud. Damperen er bestemt til Post- og Passagerfart paa Mariager Fjord.

Lørdag den 15. April løb paa Flensborg Skibsværft den første af to Fragt- og Passagerdampere, der er bestilt til Rederiet Rob. M. Slomann jr. i Hamburg, af Stablen. Skibet, der fik Navnet „Rom“, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 284' 0", største Bredde 39' 0", Dybde (moulded) 24' 9", Bæreevne c. 2,500 Tons.

Med Damperen „Øresund“, der er bygget paa Kockums Værft i Malmø til Dampskibsselskabet Øresund, foretoges den 12. ds. Prøvefart. Den stipulerede Hurtighed af 13 Knob blev betydelig overskredet. Skibet, der er bestemt til Passagerfart i Sundet, har følgende Dimensioner: 184', 30', 10' (engl. Maal) og er indrettet med al Nutidens Komfort.

### 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. April.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Anvers 16. April hertil. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 16. April. — Algarve, Borries, ankom hertil 15. April. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Blyth 16. April. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rouen 14. April. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 16. April. — Arno, Strubberg, ankom hertil 16. April. — Axelhus, Skow, ank. hertil 16. April. — Baron Stjernblad, Nielsen ank. til Anvers 18. April. — Beira, Lunge, ankom til Valencia 13. April. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 16. April hertil. — Dagmar, Larsen, afgik fra Cardiff 10. April til Genua. — Douro, Mortensen, ankom til Anvers 18. April. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Riga 16. April. — Florida, Ørum, ankom til Horta 13. April. — Frederik, Thomsen, ank. til Reval 16. April. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 13. April. — Georgios I, Sørensen, afgik fra Genua 17. April til Livorno. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9. April. — Hengest, Harder, pass. Brunshüttel 16. April for Anvers. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Tarragona 17. April til Malaga. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 16. April. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 13. April. — Kentucky, Staal, afg. fra Norfolk 6. April hertil. — Kiew, Christiansen, afgik fra Frederiksstad 16. April til St. Nazaire. — Kursk, Gommesen, ankom

hertil 16. April. — Leopold II, Meyer, ankom til Algier 17. April. — Loire, Craignou, afg. fra Pillau 17. April til Libau. — Louise, Kruse, ankom til Grangemouth 15. April. — Louisiana, Andersen, afgik fra New York 13. April hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 6. April hertil. — Morsø, Jacobsen, ank. til Oporto 16. April. — Moskø, Meldahl, ank. til Pillau 17. April. — Nicolaj II, Lissner, pass. Dunnethead 10. April for Boston. — Omsk, Jensen, afg. fra Rotterdam 17. April til Anvers. — Oscar II, Hempel, passerede Nantucket 17. April for New York. — Perm, Christensen, ank. til Dunkerque 17. April. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 13. April. — Ribberhus, Larsen, ank. hertil 16. April. — Rita, Schibbye, ank. hertil 16. April. — Seine, Damp, afgik fra La Rochelle 17. April hertil. — Texas, Andersen, afgik herfra 10. April til New York. — Tiber, Bech, afgik herfra 17. April til Rotterdam. — United States, Wulff, afg. fra New York 12. April hertil. — Valde mar, Johnsen, ank. til Riga 17. April. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 17. April. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 12. April. — Fix ankom til Liverpool 17. April. — Marie afg. fra Swansea 15. April hertil. — Vadse afgik fra Stettin 16. April til Manchester. — Gambetta ank. til Trondhjem 17. April. — Ellen afg. herfra 15. April til Stockholm. — Hero ankom hertil 17. April. — Sergej afgik fra London 15. April hertil, pass. Holtenu 18. April.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Libau 14. April. — Frode, Meyer, afgik fra Sunderland 14. April. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Sunderland 16. April. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afg. fra St. Vincent 15. April, best. til Birkenhead. — Erik II, Mahncke, ankom til Kbhvn. 16. April. — Knud II, Hansen, afgik fra St. Vincent 15. April, best. til Dunkerque. — Danmark, C. A. Schmidt, ankom til Libau 8. April. — Ragnar, Holst, ank. til Kbhvn. 14. April. — Skjold, Risø, afgik fra Stettin 17. April. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Tyne Dock 13. April. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Riga 14. April. — Svend II, Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. April, best. til St. Vincent f. O. — Harald, Hveysel, ankom til Riga 13. April.

**Viking.** Bjørn, Huus, ank. til West Hartlepool 17. April. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Sunderland 15. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Oran 10. April, bestemt til Portorshaven. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Newcastle 17. April. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 17. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Windau 14. April, bestemt til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, afgik fra Smyrna 12. April, best. til Marioupol. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Newcastle 14. April, best. til Pillau. — Peter Mørch, Jørgensen, ankom til Shields 17. Februar.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, ankom til Rotterdam 18. April. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Bremen 15. April. — Hamlet, Reese, ank. til Blyth 17. April. — Helge, Olsen, ank. til Rouen 14. April. — Rolf, Olsen, afgik fra Blyth 17. April, bestemt til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Mathiesens, ankom til Anvers 17. April.

**Helmdal.** Anine, Leth, afgik fra Alsaques 15. April. — Kamma, Løfler, afg. fra Cardiff 17. April. — Elna, Rathje, afgik fra Oran 8. April. — Martha, Christensen, afgik fra Swinemünde 14. April, ankom til Blyth 18. April. — Helga, Møller, afgik fra Huelva 18. April. — Therese, Pedersen, ankom til Toulon 11. April. — Simone, Olsen, afgik fra Huelva 13. April. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Huelva 15. April.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jeppesen, afgik fra Livorno 13. April, ankom til Girgenti 15. April. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til West Hartlepool 18. April.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, ankom til Reval 17. April. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Ghent 17. April. — Nexos, Basse, afg. fra Antwerpen 14. April, ank. til Methil 17. April. — Nora, Jørgensen, afg. fra Riga 16. April, best. til Arbroath. — Napoli, Christensen, ankom til Danzig 16. April. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Windau 14. April, best. til Bremen. — Dagmar, Hansen, pass. Skagen 17. April, best. til Stettin. — Neptun, Knudsen, afgik fra Kbhvn. 13. April, ankom til Skien 14. April. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Grenaa 13. April, ank. til Methil 17. April. — Alfa, Iversen, afgik fra Antwerpen 13. April, best. til Stolpmünde.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til Limassol 8. April. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Savona 15. April, bestemt til Sfax (Tunis).

**Nordøen.** Kronprins Frederik, Andersen, ankom til Christiania 17. April. — Nordland, Petersen, afgik fra Bilbao 15. April. — Holland, Poulsen, ankom til Boness 16. April. — England, Andersen, ank. til Libau 16. April. — Rusland, Møller, ankom til Masnedund 12. April.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til New York 13. April. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Neufahrwasser 13. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen,

afgik fra Boness 17. April. — Mars, Clausen, ankom til Grimsby 17. April.

**Kjøbenhavn.** Livonia, Skov, ank. til Rotterdam 17. April.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, ankom til Neufahrwasser 12. April. — Astoria, Neergaard, ank. til Hamburg 15. April.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 15. April, bestemt til Hamburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Riga 13. April. — Flynderborg, Larsen, passerede Skagen 18. April, best. til Korsør. — Fredensborg, Hartmann, pass. Sundet 17. April, bestemt til Ghent. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Stettin 18. April. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Bona 18. April. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Saigon 10. April, best. til Shanghai. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 17. April. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sevilla 15. April, bestemt til Glasgow. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Barry 13. April, best. til Oran. — Søborg, Fischer, ankom til Savona 12. April. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 16. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 8. April. — Marselisborg, Andersen, ank. til Puerte Stafe 5. April. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra London 17. April, bestemt til Burntisland. — Skodsborg, Schmidt, ankom til Bona 15. April. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Riga 17. April, bestemt til Dunkerque. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Middlesbro 7. April. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Odense 16. April, best. til Riga.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Cadix 13. April, best. til St. John. — Jægersborg, Larsen, pass. Sundet 13. April, best. til Stettin. — Kallundborg, Andersen, afg. fra Oran 8. April, best. til Stettin.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ank. til Riga 14. April.

**Havet.** Fen, Hansen, pass. Hirtshals 18. April, bestemt til Neufahrwasser.

**Dampskibsselskabet Torm.** Agnete, Sørensen, afgik fra Reval 12. April, ankom til Montrose 16. April. — Hermia, Petersen, afgik fra Svendborg 11. April, ankom til Burntisland 14. April. — Sjælland, Sonnichsen ankom til Libau 13. April. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 12. April. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Fredericia 13. April, ankom til Methil 16. April. — Ajax, Brorson, ank. til Kiel 16. April. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 14. April, best. til Kiel.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Kbhvn. 18. April. — Siam, Jensen, afgik fra Hongkong 12. April.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Croix 7. April. — St. Jan, Rambusch, ank. til Hamburg 15. April. — St. Thomas, Prah, afgik fra Vigo 16. April. — St. Domingo, Koch, afg. fra Vera Cruz 17. April. — London, Krogh, afg. fra Norfolk 10. April. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Ponta Delgada 13. April.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ankom til Refshaleøen 12. April. — Energi, Nielsen, ankom til Bandholm 15. April.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. Rufisque 3. April, best. til Bremen. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Marseille 15. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Boness 17. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Boness 18. April. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Alsaques 16. April. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Blyth 15. April, best. til Kbhvn. — H. C. Andersen, Albertsen, ank. til Blyth 17. April. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Tyne 15. April. — N. F. Høffding, Bloch, afg. fra Alsaques 11. April, best. til Sundsvall. — H. Pontopidan, Klitgaard, afgik fra Buenos Ayres 18. Marts, best. til Bilbao. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Havre 14. April. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Bordeaux 11. April. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Gambia 17. April, best. til Hamburg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Libau 14. April, best. til Antwerpen. — London, Krogh, afgik fra Galveston 30. Marts, bestemt til Hamburg. — Paris, Boeck-Hansen, ank. til Aarhus 17. April. — Bryssel, Tholander, ank. til Hamburg 10. April.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Sunderland 10. April. — Wien, Brink, ankom til Blyth 18. April.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til South Shields 13. April. — Clara, Villadsen, afg. fra Reval 14. April, best. til Montrose. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Riga 14. April, bestemt til Ghent. — Svend, Bønnelycke, ankom til Neufahrwasser 16. April. — Erik, Steen, ankom til Boness 18. April. — Axel, Damm, ank. til Danzig 15. April. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Warkworth 16. April. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Blyth 18. April.



**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, pass. Suez 18. April, best. til Bangkok. — Egholm, Winther, afgik fra Gr. Bassam (Afrika) 16. April, best. til Rufisque.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Melbourne 11. April fra East London. — Prins Valdemar, Hansen, ank. til Callao 11. April fra Geelong. — Sophie, Svarrer, afgik fra New York 27. Marts til Rio Grande.

**Fanø. Sønderho.** Killena, Hansen, afgik 8. April fra Rosaria til Kanalen f. O.

**Rønne.** Erik, Zigsack, ank. til Sunderland 12. April. — Coureer, Jakobsen, ank. til Nykjøbing 14. April. — Hans Peter, Westh, ank. til Trelleborg 14. April. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 14. April. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Stolpmünde 14. April. — Freja, Bech, ank. til Svendborg 14. April. — Amalie, Nielsen, ank. til Randers 15. April. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Frederikshavn 15. April. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Nakskov 15. April. — Rolf, Møller, ank. til Kalmar 15. April. — Argus, Holm, ank. til Kalmar 15. April.

**Svendborg.** Urania, Nielsen, ank. til Pillau 8. April. — Embla, Mikkelsen, ank. til Alloa 10. April. — Dana, Rasmussen, ank. til Pillau 10. April. — Galathea, Petersen, ank. til Pillau 10. April. — Martha, Hansen, ank. til Leith 10. April. — Psyche, Nielsen, ank. til Danzig 10. April. — Jørgen Larsen, Nielsen, ank. til Fowey 11. April. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til Aasø 11. April. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. til Christianssand 11. April. — Slesvig, Hansen, ank. til Fowey 12. April. — Christian, Jørgensen, ank. til Kragerø 11. April. — Noah, Paulsen, ank. til Middlesbrough 11. April. — Maagen, Jensen, ank. til Stege 11. April. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Gøteborg 12. April. — Vesta, Poulsen, ank. til Gøteborg 12. April. — Grethe, Hansen, ank. til Sunderland 13. April. — Kruse, Larsen, ank. til Burntisland Red 13. April. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Bremerhafen 12. April. — Emanuel, Bentzen, ank. til Pillau 14. April. — Valborg, Brandt, ank. til Laurvig 14. April. — Zampa, Petersen, ank. til Stettin 14. April. — Kirstine, Dam, ank. til Grangemouth 13. April. — Fortuna, Christiansen, ank. til Leith 13. April. — Saga, Clausen, ank. til Pillau 14. April. — Triton, Nielsen, ank. til Frederiksstad 14. April. — London, Andersen, ank. til Harburg 15. April. — Laura, Petersen, ank. til Trequier 16. April. — Magnet, Gommen, ank. til Stettin 15. April. — Gefion, Rasmussen, ank. til Rouen 17. April. — Standard, Rasmussen, ank. til Great Yarmouth 16. April. — Zenitha, Jensen, ank. til Kbhvn. 17. April. — Freja, Jensen, ank. til Rotterdam 15. April. — Lindhardt, Madsen, ank. til Skien 15. April. — Immanuel, Jensen, ank. til Horsens 14. April. — Hilda, Rasmussen, ank. til Nakskov 14. April.

**Ærs.** Nansen, Petersen, afgik 10. April fra Le Moule til Marseille. — Freden, Andersen, ank. 8. April til Indsejlingen til Saveshamn. — Salus, Bager, ank. 11. April til Drøbak. — Marie Sophie, Tofte, ank. 9. April til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 10. April til Kbhvn. — Karen, Bager, ank. 11. April til Burgsvik. — Kiana, Christensen, ank. 12. April til Christianssand. — Albertha, Kromann, ank. 12. April til Nakskov. — Smart, Christensen, er ankommen til St. John. — Amor, Rasmussen, ank. 12. April til Middell. — M. Hay, Petersen, ank. 12. April til Frederikshavn. — Ellen, Lauritzen, ank. 12. April til Poole. — Agnes, Christensen, ank. 12. April til Cromart. — Immanuel, Schmidt, ank. 12. April til Leith. — Maren, Albertsen, ank. 13. April til Bridgeness. — Activ, Nielsen, ank. 8. April til Sunderland. — Anne, Rosenbech, ank. 13. April til South Alloa. — Johanne, Stegmann, ank. 15. April til Thisted. — Fuglen, Petersen, ank. 15. April til Rochester. — Niels, Jensen, ank. 14. April til Labervrach. Atlantic, Rasmussen, ank. 15. April til London. — Uffo, Grube, ank. 15. April til Horsens. — Marie, Friis, ank. 13. April til Halmstad. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 15. April til Sunderland. — Lauritz, Folmer, ank. 14. April til Pillau. — Bonavista, Christensen, ank. 14. April til Trelleborg. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. 14. April til Pillau. — Norma, Albertsen, afg. 14. April fra Ferdinandina til Oracawo (Teneriffa). — Amalie, Nielsen, ank. 14. April til Kbhvn. — Norden, Rasmussen, ank. 14. April til Brightlingsea. — Herkules, Bager, ank. 14. April til Bandholm. — Cæsar, Jørgensen, ank. 14. April til Pillau. — Hamlet, Rasmussen, ank. 16. April til Frederikshavn paa Rejsen til Sæby. — Svip, Jensen, ank. 15. April til Kbhvn. — Kathinka, Olsen, ank. 16. April til Cimbrihamn. — Svanen, Møllmann, ank. 17. April til Moldan. — Vigilant, Rasmussen, ank. 17. April til Vlissingen. — Concordia, Madsen, ank. 16. April til Aberdeen. — Al-

bertine, Knudsen, ank. 17. April til Pillau. — Thor, Kromann, ank. 17. April til St. Nazaire, paa Rejse fra St. Annie (Guadeloupe) til Nantes. — Alf, Hansen, ank. 15. April til Kjøbenhavn fra Rügenwalde. — Ebenezer, Hansen, afg. 14. April fra Odense til Kjøge. — Eos, Christensen, ank. 16. April til Gravesend.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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.

**Skagerrak. Jyllands N.-Kyst. Skagen.** Paa Grund af Forandring af Skagen Fyr slukkes det nuværende Fyr den 1ste Juni 1905. Naar Fyret atter tændes, bliver det et hvidt Lynfyr, der hver  $2\frac{1}{2}$  Sekund viser Et-Lyn.

Fra den 1ste Juni og indtil det ny Fyr tændes, vil der paa Taarnomgangen blive tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Lys med Formørkelser, c. 40 Formørkelser i hver Minut. Fyret lyser fra V. gennem N. og Ø. til S. Flammens Højde: 138 Fod. Synsviddens og Lysævnen: 12 Kml.

Medens det midlertidige Fyr brænder, kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

**Kattegat. Endelave.** Paa Endelave Havns Ø.-Moles Hoved er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra SV. gennem V. og N. til Ø. 15 Fod høj Fyrpæl. Brændetid: 1ste August—1ste April.  $55^{\circ} 45'$  N. Br.  $10^{\circ} 16'$  Ø. Lgd.

**Lille-Bælt. Fyen V.-Kyst. Assens Havn.** Dybden i Indløbet til Assens Havn er kun 14 à 15 Fod.

**Østersøen. Stevns Ø.** Vraget, der laa  $\frac{1}{2}$  Kml. fra Kalkgrund, Ø. for Stevns, er forgyves eftersøgt.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmarsund. Dämman.** Ved Dämman Fyr gives nu Taagesignal med et Taagehorn, der hver 1 Minut giver tre hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af 6 S. Varighed.

**Gotland SV.-Kyst. Burgsvik.** I Burgsvik Ledefyrinje er den mindste Dybde 10 Fod.

**Tyskland. Frisches Haff.** I Frisches Haff er Sommerafmærkningen udført og alle Fyr atter tændt.

**Kleines Stettiner Haff. Elb og Bock.** Et Fyrskib „Elb und Bock“, der viser et hvidt og fast Fyr, er udlagt 1 Kml. SØ. for Baaketønden Bock. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Skibet er rødt med rød Ballon paa Toppen.  $53^{\circ} 49' 14''$  N. Br.  $13^{\circ} 57' 56''$  Ø. Lgd.

Til Belysning af Renden er anbragt 3 Par hvide, faste Ledefyr:

1. Anklamer Stadtbruch paa  $53^{\circ} 49' 34''$  N. Br.  $13^{\circ} 52' 36''$  Ø. Lgd. og  $53^{\circ} 49' 24''$  N. Br.  $13^{\circ} 51' 17''$  Ø. Lgd. De leder fra Baaketønden „Bock“ til den sorte Spidstønde Nr. 9.
2. Ved Mönchow og Carnin paa  $53^{\circ} 50' 39''$  N. Br.  $13^{\circ} 52' 29''$  Ø. Lgd. og  $53^{\circ} 50' 51''$  N. Br.  $13^{\circ} 52' 9''$  Ø. Lgd. De leder fra Spidstønde Nr. 9 til Spidstønde Nr. 6.
3. I Kosenov Enge paa  $53^{\circ} 50' 25''$  N. Br.  $13^{\circ} 51' 39''$  Ø. Lgd. og  $53^{\circ} 50' 27''$  N. Br.  $13^{\circ} 51' 21''$  Ø. Lgd. De leder fra Spidstønde Nr. 6 til Spidstønde Nr. 5.

**Kieler Bugt og Kieler Fjord.** I Maj 1905 foretoges følgende Forandringer i Belysning af Kieler Bugt og Kieler Fjord:

1. Fyrskibet „Stoller Grund“ inddrages.
2. 1, Kml. S.  $56^{\circ}$  Ø. for Ø.-Enden af Gabels Flak udlægges et Fyrskib, der viser hvidt To-Blink hver 30 S., Blink 2 S., Mørke 6 S., Blink 2 S., Mørke 20 S. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Spejlsapparat af 3dje Orden. Skroget er rødt, mærket „Gabelsflach“, med hvidt paa begge Sider. Skibet har to Master med sort Ballon paa Fyrmasten. Taagesignal gives med Sirene, der hver 40 S. giver to Stød saaledes: Høj Tone 2 S., Pavse 2 S., dyb Tone 2 S., Pavse 34 S. Straks naar Taage indtræder, kan Pavsen forlænges til 50 S. Naar Sirenen er i Uorden, gives To-Skud, med 30 S. Pavse mellem Skuddene, hver 5 Minutter, og der kimes paa Klokke mindst hver 2 Minutter, hver Kimen efterfulgt af tre Slag med længere Mellemrum.

Skibe, som styrer mod Fare, advares med To-Skud mindst hver 3 Minutter, ved Kimen paa Klokke og Flagsignaler.

Naar Skibet ikke er paa sin Station, er Fyret sluk-

ket og Ballonen nedtaget. 54° 30' 48" N. Br. 10° 24' 20" Ø. Lgd.

3. Ø. for Grunden Kleverberg ved Bülk udlægges et Fyrskib, der viser rødt Et-Blink hver 8 S., Blink 2 1/4 S., Mørke 5 3/4 S. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden c. 8 Kml. Skroget er mærket „Bülk“ med hvidt paa begge Sider. Skibet har to Master med sort Ballon paa Fyrmasten. Taagesignal gives med Damptaagehorn, der hver 20 S. giver Et-Stød, Stød 3 S., Pavse 17 S. Naar Taagehornet er i Uorden, gives To-Skud med 30 S. Pavse mellem Skuddene, hver 5 Minutter. Desuden slaas hver 30 S. 10 Slag paa Klokken.

Skibe, som styrer mod Fare, advares med To-Skud, ved Kimen paa Klokke og Flagsignaler.

Naar Skibet ikke er paa sin Station, er Fyret slukket og Ballonen nedtaget. 54° 27' 52" N. Br. 10° 15' 24" Ø. Lgd.

4. Naar Fyrskibet „Bülk“ er paa Station, gives intet Taagesignal ved Bülk Fyrtaarn.

Gabels Flak afmærkes som tidligere anført. Tønderne ligger paa 54° 31' 56" N. Br. 10° 18' 51" Ø. Lgd. og 54° 31' 25" N. Br. 10° 22' 53" Ø. Lgd.

Som Anduvningstønde Ø. fra udlægges en sort Fløjte-tønde mærket „Kiel“, 2,5 Kml. N. t. V. for Kalifornien. V. for Schönberg Strand. 54° 28' 19" N. Br. 10° 21' 48" Ø. Lgd.

Klokketønden „Kiel“ faar „Kiel 1“. Sort Spidstønde „Kiel 1“ faar „Kiel 2“. Sort Spidstønde „Kiel 2“ faar „Kiel 3“. Lystønde „Kiel 3“ inddrages, og en sort Spidstønde, mærket „Kiel 4“, udlægges c. 2 1/2 Kbl. S. t. V. for dens Plads, paa 54° 25' 48" N. Br. 10° 14' 7" Ø. Lgd. Sort Spidstønde „Kiel 4“ inddrages, og den tidligere Lystønde „Kiel 3“ men mærket „Kiel 5“, udlægges paa 54° 24' 52" N. Br. 10° 13' 6" Ø. Lgd. De sorte Spidstønder „Kiel 5“ til „Kiel 8“ faar „Kiel 6“ til „Kiel 9“.

Fløjte-tønden „Kiel A“ ved Kleverberg ombyttes med en rød Spidstønde, mærket „Kiel A“, med Diamant.

Alle andre Tønder ved V.-Siden af Kieler Fjord, ved Stollergrund og Mittelgrund bliver uforandret.

Fra 10de April til 25de Maj 1905 brænder Bülk Fyr og Fyret paa Fyrskibet „Stoller Grund“ under Taage ogsaa om Dagen, undtagen medens Fyrapparaterne pudses.

Skibsførere, der iagttager disse Fyr, anmodes om at meddele Havnekaptajnen deres Bemærkninger herom. De maa indeholde:

1. Dato og Klokkeslet for Passagen.
  2. Naar Fyret blev synligt med Angivelse af Klokkeslet og den antagne Afstand, og om Taagesignaler var hørt forinden.
  3. Naar Fyrtaarnet eller Fyrskibet blev synligt efter Klokkeslet eller Afstand, og om dette skete før eller efter at Fyret blev skelnet saa tydeligt, at det kunde benyttes til Pejling.
  4. Angivelse af Vejret og Taagens Tæthed.
- Als. Kekenis. Kekenis Fyr er nu forandret.

### Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohus Kyst. Prikkerne Dynan, Sockertoppen, Kungsgrund, Kalköbådan og Kalkgrundet er nu forandret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Spui. I Spui er tæt Ø. for Oud Beierland fundet en mindste Dybde af 9 1/2 Fod.

Wester Scheide. Pas van Terneuzen. I Pas van Terneuzen er Stumpønde Nr. 5 med afkortet Kegle ombyttet med en sort Lystønde Nr. 5, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. 51° 23' 4" N. Br. 3° 44' 35" Ø. Lgd.

Zuidergat. I Zuidergat er Spidstønde Nr. 28 flyttet til 51° 23' 2" N. Br. 4° 2' 12" Ø. Lgd. i 33 Fod Vand, og Spidstønde Nr. 27 inddraget.

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

Frankrig. Havre. Den røde Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr ved den ny Kaj, som er under Bygning ved Indløbet til Havre Havn, er flyttet til 49° 28' 50" N. Br. 0° 6' 12" Ø. Lgd. Det røde, faste Fyr paa Forhavens N.-Side er flyttet, saa at Linjen over det ira det røde Fyr med Et-Blink hver 5 S. paa S.-Molens Hoved gaar over Lystønden.

Saint Malo. Tæt N. for Vraget NV. for Øen Agot er udlagt en grøn Vragtønde.

England. Holyhead. Vraget af Damperen „Oria“, der laa sunket 3 3/4 Kbl. N. 57° V. fra Holyhead Bølgebryders Hoved, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

Seilly Isles. Broad Sound. I Broad Sound ligger følgende Grunde: En 3 1/2 Fv. Grund 2 1/4 Kbl. N. 20° Ø. fra Bishops Rock Fyr. En 5 Fods Grund 1 1/2 Kbl. S. 40° V. fra Gilstone Rock og 14 1/2 Kbl. S. 61° Ø. fra Bishops Rock Fyr.

En 6 3/4 Fv. Grund paa Bishops Ridge, 9 Kbl. S. 23° Ø. fra Bishops Rock Fyr. Dette ligger paa 49° 52' 15" N. Br. 6° 26' 17" V. Lgd.

Irland. Queenstown. I Queenstown Ø.-Ende er tændt et grønt, fast Fyr, 60 Alen N. 64° Ø. fra det grønne Fyr paa Baadehavens Molen, c. 1/2 Kbl. S. 71° V. for Tidsignal Kanonen. 51° 51' N. Br. 8° 16' 17" V. Lgd. Holdt overet i N. 64° Ø. leder disse to Fyr mellem Haulbowline og Queenstown.

Den røde Spidstønde 1 1/2 Kbl. N. 53° V. fra Kings Quay Forfyr, River Lee, er inddraget. 51° 54' N. Br. 8° 25' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Store Newfoundland's Banke Ø. Den 16de Marts 1905 er Isbjerg truffet paa 46° 4' N. Br. 42° 18' V. Lgd. Der synes at være ualmindelig megen Is ud for Newfoundland og mellem Cabot Strait og Sable Island.

New Brunswick. St. John River. Belleisle Bay. Hatfield Point. Det hvide, faste Fyr paa Hatfield Point er forstærket.

Prince Edward Island N.-Kyst. Cape Tryon. Paa Cape Tryon er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 103 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Hvid, 36 Fod høj, firkantet Fyrbygning. 46° 32' 29" N. Br. 63° 30' 17" V. Lgd.

Nova Scotia. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Sydney Harbour. Ved Dixon Point, paa S.-Siden af Sidney-Harbour V.-lige Arm, er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar 1/3 Kml. Ø. for Dixon Point. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Hvidt, 52 Fod højt Taarn. 46° 11' 3" N. Br. 60° 14' 51" V. Lgd. Bagfyret staar 1/2 Kml. S. 34° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 116 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Hvid, 37 Fod høj, firkantet Fyrbygning. Fyrene lyser over en lille Vinkel paa begge Sider af Ledelinjen. Holdt overet i S. 34° V. og N. 34° Ø. leder de klar mellem Northwest Bar og Southeast Bar

Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. Ram Island Ledge. Omtrent den 10de April 1905 tændes paa Ram Island Ledge S.-Ende et hvidt Blinkfyr, der hver 6 S. viser To-Blink. Flammens Højde: 75 Fod. Synsvidden 14 1/2 Kml. Graat, kegleformet Granittaarn med en 35 Alen lang Pier paa N.-Siden. Taagesignal skal senere gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S. 43° 37' 52" N. Br. 70° 11' 17" V. Lgd.

Massachusetts. Boston Harbor. Georges Island Rocks Lystønde Nr. 5 paa S.-Siden af det Ø.-lige Indløb til The Narrows, Rams Head Lystønde paa N.-Kant af Grunden ud for Rams Head og Lovells Island, samt Nix Mate Lystønde ved Grundens N.-Side viser nu hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 5 S., Mørke 5 S.

Main Ship Channel. Dredged Channel Spirtønde Nr. C. 4, i Main Ship Channel, er inddraget.

Pennsylvania. Pittsburg. I Pittsburg gives nu Tidsignal med Kugle paa en 50 Fod høj Mast paa Taget af Farmers Deposit National Bank's 24 Etager 340 Fod høje Bygning. Kuglen falder hver Dag, Søndage og Helligdage undtagen, Middelmiddag paa 75° V. Lgd. Den hejses 5 Minutter før Middag. Er Signalet i Uorden, fires Kuglen langsomt ned 5 Minutter efter Middag.

Delaware River. I Delaware River er, paa Grund af Fiskeriet, Spirtønderne Pea Patch Nr. 2, Penn Grove Lower Nr. 2, Penn Grove Nr. 4 og Cherry Island Flats Upper Nr. 3 inddraget til omtrent den 15de Juni 1905.

Delaware Bay. Brown Shoal. Brown Shoal Lystønde, der ligger 1 Kbl. S. S. Ø. fra Brown Shoal Klokke-tønde, er forandret til at vise hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S.

Virginia. Chesapeake Bay. Piankatank River. Cherry Point. Paa Cherry Point Baake, som staar i 8 Fod Vand, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Baaken staar 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.

Middle Ground North End. Middle Ground North End Lystønde Nr. 8 er forandret til at vise hvidt Blinkfyr.

Rappahannock River. Ross Rock. Paa Ross Rock Baake, der staar i 10 Fod Vand, tæt ved Klippen, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. 37° 54' 4" N. Br. 76° 47' 25" V. Lgd.

Fyrskibet „Tail of the Horseshoe“ Nr. 46 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 7 inddraget.

Hampton Roads. Old Point Comfort. Old Point Comfort Fyr, paa Kysten ud for Fort Monroe, viser nu kun rødt, fast Lys.

Newport News Middle Ground. Ingen af de belyste Pæle paa N.-Siden af den afmærkede Rende S. for Newport News Middle Ground kan nu ses.

North Carolina. Omtrent den 1ste April 1905 udlægges Fyrskibet „Cape Lookout Shoal“ Nr. 80 i c. 13 Fv. Vand paa 34° 20' N. Br. 76° 25' V. Lgd. Fyrskibet viser et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten og et rødt, fast Fyr fra Stormasten. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden 12 1/2 Kml.

Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, som hver 20 Sekunder giver Et-Stød af 3 S. Varighed.



## „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<sup>mm</sup> 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.

Telef. 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 besørger.

## 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.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:  
„Vanhaarst“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## ADOLF USTRUP Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med  $6\frac{1}{2}$  Fod Vand.  
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

## Fiskefartøjer ny Konstruktion

## 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. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 31622  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Løjer af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillor samt Kæder.  
**Reparationer udf. billigt.**

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**

Løjer af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
Blankensteiners Eftf.  
Toldbodvej 48. 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.

## Lægtene til Salg.

Flere større og mindre Lægtene for forskellig Fragt- fart til Salg. For Opbrækning haves desuden 3 Stykker. Nærmere ved Henvendelse til

**Karl Andreassen,**  
Frederiksstad, Norge.

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81
Danmark.....			68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89	89	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....			70	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....			78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Dannebrog.....	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....			58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59
Urania.....			18	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....			77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....			82	83
Hejmdal.....			95	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	110
Østersøen.....			—	—
Nordsøen.....			22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....			—	—
Cimbria.....			60	—
Vesterhavet.....			97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			25	30
Foren. Bugser-Selsk.....			60	65
Dansk-russisk Dampsk.....			86	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....			100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			90	91
4 % — — 2. Serie..	97		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92	94
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	143		143	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....			117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....			126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Grundejerbank.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		116 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....			95	96
Sukkerfabr.....			181 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	181 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....			125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 18. April 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. April 1905.

Russiske Noter.....	216.10
4 % Russiske Consols.....	87.80
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.90
4 % — — 1890.....	92.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 50,000, „Union“ 10,000, „Danmark“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Foren. Dampsk.“ 42,000, „Skjold“ 14,000, „Østas. Komp.“ 160,000, „Norden“ 28,000, „Kbhvn.“ 2,000, „Hejmdal“ 8,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 22.—26. April.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgster, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.

\*) Ikke for Gods.

Turen til Nakskov bortfalder.

Til Christiania, anl. Horten for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.

Til Stettin [Union] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamborg [Maja] Eftm.

Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.

Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Marie] forv. Eftm. fra Frihavnen.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Søndag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania, anl. Moss og Laurvig paa Returen om Onsdagen [Baldu] 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 [H. P. Prior] 6 Eftm.

Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.

Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Stege, Kallehave og Præste [Ørnen] 7 Aften.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.

Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.

Til Danzig [Rita] Eftm. fra Larsens Plads.

Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Frihavnen.

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 [Aarhus] 3 Eftm.

Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.

Til Samsø og Odense [Benedikt].

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Echo] 8 Morg. fra Larsens Plads.

Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tøllges Boghandel.

**For en Sømand.**

En god Forretnings-Ejendom er til Salg i Sydsjælland; der er Butik og Restauration i Ejendommen. 1ste Prioritet; 4000 Kr., Aftægt 200 Kr., Udbetaling 1500 Kr. Godt beliggende paa Tørvet og tæt ved Havnen; en af Delene kan lejes ud om ønskes. Billet mrk. „Forretning“ modtager Bladets Kontor.



## 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 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.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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

== DAMPSKIBE ==

samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc. findes stede paa Haand.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Telegramadr.:  
„Smiths,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklæretings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## William Sipari & Co.

Skeppmäklare & agent  
Träexporteur.

Frederikshamn. Finland.

## 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.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sørpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri.

Traskæreri.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel,  
Havnegade 37, Nakskov.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (p. aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortødt  
til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3288. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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: Copensure Telefon-Nr. 42

## 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.

## 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.

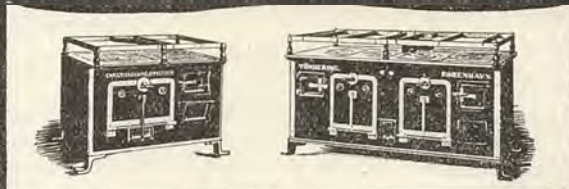
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

## 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 LUDVIC BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTØRV 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 samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. April 1903.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.  
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: Skibskløsetter.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guidemedaille Paris 1900.

Bloodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
Swiss Milk

Usukret  
Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.



## Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

## Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.  
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
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., Kjøbenhavn

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører  
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

**Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.**

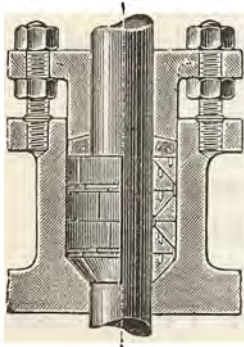
Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

## 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.

## 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.  
Fisketransportfartøjer etc.  
udføres fordelagtigt  
ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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



20 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

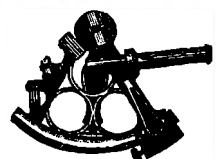
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

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 Nissoon  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Med **CERTIFICAT.**  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 27. April 1905.

Angaaende Fragtsammenslutningen i Nord- og Østersøfarten skriver Skibsreder Wingårdh, Helsingborg, i „Shipping Gazette“ for 19. ds. bl. a. følgende:

Efter min Mening raader de professionelle Skibsredere selv over Midlerne til at forbedre det almindelige Fragtmarked, forudsat at de handler med Klogskab, Energi og i Forening.

Fragtmarkedets Tendens peger langsomt men sikkert henimod en Gennemførelse af de paa Konferencen vedtagne Overenskomster, selv om ogsaa Træbefragtingen næsten har været stillestaaende i de sidste otte Uger, og selv om enkelte Redere — hovedsagelig blandt dem, der disponerer over gamle og billige Dampere, hvoraf nogle sejler uassurerede og med udløben Klasse — har sluttet nogle faa Laster under Minimums Raterne. Utvivlsomt vilde det dog bidrage til at hidføre en hurtig og tilfredsstillende Løsning af Konference-Spørgsmaalet, om Flertallet af de Redere, der er interesserede i Sammenslutningen, fuldstændig vilde afholde sig fra at udbyde Tonnage, indtil Befragterne definitivt har bestemt sig til i alt Fald at betale Minimums Raterne, som forøvrigt utvivlsomt vilde blive overskredet, hvis Rederne lod en Del af deres Flaade forblive oplagt indtil tre eller fire Uger efter Østersøsesønsens Aabning.

Man maa tillige haabe, at Rederier, der ejer store Dampere, som ikke oprindelig er bestemt til Fart paa Østersøen og det Hvide Hav, vil understøtte deres Kolleger, enten ved overhovedet ikke at beskæftige sig med denne Fart eller dog i alt Fald ved at udbyde deres Tonnage til Københavner Konferencens Rater.

Stiftelsen Georg Stages Minde har udsendt sin Beretning for 1904. „Georg Stages“ Togt varede fra d. 15. April til d. 15. September og forløb uden Uheld. Skibet har i denne Tid været let ialt i c. 1,100 Timer, hvoraf 1,050 under Sejl og c. 50 under Damp. Efter endt Togt fik Eleverne næsten alle Hyre, og inden Skibet blev oplagt, var de alle anbragt; et usædvanlig stort Antal, nemlig 17, opgav dog Sølivet totalt.

Elevernes Undervisning har ligesom tidligere i det væsentlige omfattet Rigningsøvelser, Manøvrer, Roning og Vrikning, Skibmanding, Styring, Logning og Lodning, Sejlmageri, Teori, Svømning m. m., og der er i ikke ringe Grad bleven lagt Vægt paa, at Øvelserne saa vidt muligt er bleven udført paa samme Maade som i et Koffardiskib.

Beretningen omtaler sluttelig det Tab, Stiftelsen i Aarets Løb har lidt ved Fru Dorothea Stages og Etatsraad Kiers Død.

Under Navn af Den græske Konference Linje er der i Følge „Fairplay“ bleven dannet en Sammenslutning med det Formaal at regulere Fragtraterne fra de græske Havne Vest for Kap Matapan (med Undtagelse af Korfu) til Havnene Bristol, London, Hull, Bordeaux, Havre, Rouen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam og Hamburg. Sammenslutningen, der foreløbig er dannet for et Aar, regnet fra Begyndelsen af Marts, omfatter det ungarske Adria Selskab, Fiume, General Steam Navigation Co., London, Thos. Wilson, Sons & Co., Hull, Det nederlandske Dampskibsselskab, Amsterdam, Den tyske Levant Linje, Hamburg, og A. C. de Freitas & Co., Hamburg.

Firmaet Radau & Co., Kronstadt, telegraferer til os d. 21. ds.: Nevafloden isfri. Navigationen ventes aabnet i Løbet af c. 10 Dage.

Kjøbenhavns Kvindeforening for Mission blandt Søfolk henvender sig gennem et Opraab til Offentligheden om Hjælp til „Sømandshjemmet af 1884“, St. Annæ Plads 20, der i den kommende Sommer ønskes udvidet og i flere Henseender fornyet.

Opraabet støttes og anbefales bl. a. af Direktør A. d. Carl og Generalkonsul Johan Hansen.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Højesteretssag.

Højesteret behandlede d. 18. ds. en skriftlig Sag om en bestyrende Reders Ansvar overfor Medrederne, hvis nærmere Omstændigheder er følgende:

Den 16. Januar 1899 bortfragtede Mægler H. A. Hansen paa Thurø, hvis Søn var bestyrende Reder af Skibet „Fylla“, dette Skib eller Stedfortræder af 1. Klasse til John Knight i Charlestown i Cornwall for at bringe en Ladning Fyrrestaver fra Bure i Skellefteå Distrikt i Vesterbotten til Charlestown. Det var betinget, at Skibet skulde være i Bure før den 15. Oktober. Klausulen „Stedfortræder af 1. Klasse“ var indsat, fordi Hansen tænkte paa at anvende en Skonnert, som den Gang var under Bygning i Svendborg, og som tilhørte et Interessentskab, hvortil han selv, der var udset til bestyrende Reder, en Kaptajn Rasmussen, som skulde føre Skibet, og endnu en Del Personer hørte. Det blev ogsaa dette Skib, der havde faaet Navnet „Gefion“, som blev sendt op for at hente Staverne, men for at det ikke skulde gaa derop i Ballast, skaffede Hansen det en Ladning Kartoffler fra Stettin til en Havn i Skellefteå Distrikt. Herved forsinkedes „Gefion“s Ankomst til Bure saaledes, at det først havde indtaget Stavlasten d. 20. November, og da Frostens imidlertid var begyndt, frøs det inde. Først i Juni næste Aar afgik det med Ladningen til Charlestown, hvor John Knight modtog den og krævede og fik en Godtgørelse af 150 £ for det ved Forsinkelsen lidte Tab.

Efter at Mægler Hansen var fratraadt som bestyrende Reder af „Gefion“, anlagde Kaptajn Rasmussen og de fleste øvrige Interessenter i Skibet Sag imod ham, og ved Højesterets Dom d. 18. ds. blev Hansen dømt til at udrede 108 £, som udgjorde den Medrederne paa-hvilende Andel i Erstatningen til John Knight. Det udtales i Dommen, at Hansen havde misligholdt Certepatiet af 16. Januar 1899 ved ikke at drage Omsorg for, at Skibet ankom til Ladepladsen i rette Tid, og at han allerede af denne Grund maatte være pligtig at skadesløsholde Medrederne for den disse ved Misligholdelsen paadragne Erstatningspligt overfor Befragteren.



## Samling af nordiske Domme i Søfarts-anliggender.

Det er femte Aargang af denne Samling, der nu foreligger afsluttet. Den udgives af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrer, Hr. Johs. Jantzen, og med Bidrag fra Foreningen. Disse to Omstændigheder er god Garanti for, at Samlingen svarer til sin Hensigt: at være den paalidelige Vejleder for den, der søger Oplysning om de nordiske Domstoles Fortolkning af de gældende nordiske Søfartslove. Og hvor ofte har ikke Enhver, der har med Søfartsforhold at gøre, Brug for saadan Oplysning! Bogen burde derfor findes ikke alene hos alle Redere, Assurandører, Mæglere, men ogsaa om Bord i ethvert Skib. Thi man vil til enhver Tid kunne behøve dens Oplysninger, og man vil altid let finde, hvad man søger. Vi gentager derfor, hvad vi har sagt før: at denne Samling som Haandbog bør være uundværlig for den praktiske Søfarts Mænd. Og dens Værdi forøges betydeligt ved de højst interessante og lærerige Kommentarer, Udgiveren hvert Aar knytter til en Del af de af-sagte Domme, og ved de Afhandlinger om særlige Søfartsspørgsmaal, der findes spredt ind imellem Dommene. I begge Henseender staar den foreliggende Aargang paa Højde med sine Forgængere. I „Kommentarerne“ behandles flere af de mere interessante Retssager, der er afsluttede i Aarets Løb, og de er skrevne med Udgiverens kendte Ævne til at faa en fornøjelig, let tilgængelig Læsning ud af et ret tørt Stof. Afhandlingernes Antal er i Aar ikke stort, kun to, men deres Indhold meget vægtigt. Den ene er „Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven“ af Dispatchør Theodor Ameln, den anden „Lidt om gennemgaaende Konnossementer“ af Udgiveren. Vi har tidligere haft Lejlighed til at omtale dem begge nærmere her i Bladet. — Foruden selve Dommene indeholder Samlingen fremdeles Resumé af deres Indhold, Sagregister samt Fortegnelser over Sagernes Parter, over de i Sagerne mødte Sagførere, Domstolene, de citerede Paragrafer i Søloven m. m. samt over appellerede Domme i de fem Aargange af Samlingen, der nu er udkomne.

Vi haaber, at Erkendelsen af denne Samlings Betydning vil vinde stedse større Udbredelse i vore Søfartskredse, saa at den fra disse kan finde den Støtte, den har et saa gyldigt Krav paa.

## Fragtmarkedet.

Til Trods for Paaskehelligdagene har der i den sidst forløbne Uge fundet et ret anseligt Antal Befragtninger Sted, men gennemgaaende viser Fragterne desvære ikke nogen Bedring, heller ikke nu efter at Helligdagene er forbi. For Kul til Middelhavet holder de sig, som en Følge af de usle Returfragter, høje, og der er saaledes fra Østkysten sluttet til 7/ Genua eller Neapel, Frcs. 8 à 8 $\frac{1}{4}$  Marseille, 7/6 Licata eller Trapani. Ogsaa La Plata har bevaret sin Fasthed, om end Begæret har været noget mindre, men i alle andre Retninger er Raterne uforandrede eller flovere. Navnlig lader Østersøen ikke saa lidt tilbage at ønske, saa vel hvad Kulfragter indefter som hvad de forskellige Udfragter angaar, og for denne og til Dels næste Maanedes Afskibning er der desværre sluttet en Del til under Konferenceraterne. Som vi nævnte forrige Uge, er den nuværende Periode kort inden f. o. w. ogsaa den mest kritiske, og man har været forberedt paa, at det vilde blive vanskeligt at gennemføre Minimumsfragterne for

denne Termin, men vi haaber, at det kun er en Overgang, og at vi snart igen maa blive i Stand til at rapportere en bedre Tendens. Der er jo altid nogle Redere, som kniber ud, naar det gælder allermost om at være fast og ikke blive nervøs, men til de danske Rederes Ros maa det siges, at der hidtil næsten intet er sluttet til under Minimumsfragterne siden Konferencens Afholdelse her, og det vilde være i høj Grad ønskeligt, om en ikke ringe Del af de udenlandske Redere vilde tage Eksempel efter de danske. For Kul fra Østkysten er der bl. a. sluttet til 3/7 $\frac{1}{2}$  à 3/10 $\frac{1}{2}$  Kjøbenhavn eller første Klasses dansk Provinshavn, 4/ à 4/6 Smaahavne, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$  Swinemünde, 4/ Riga, 3/10 $\frac{1}{2}$  Stockholm, 4/1 $\frac{1}{2}$  Norrköping.

Nordamerika, Sortehavet og det østlige Marked viser ikke meget Liv, og Raterne er nærmest uforandrede fra forrige Uge.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet „Thore“

har afholdt aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Axel Damm dirigerede, og Forretningsføreren, Hr. Thor E. Tulinus, aflagde Beretning:

I Aaret 1904 er der med egne og 7 fragtede Skibe paa 36 Islandsrejser indsejlet en Brutto Fragt af Kr. 340,817.84 foruden Kr. 31,896.18 i Passagepenge, tilsammen Kr. c. 373,000, hvilket bliver Kr. c. 75,000 mere end i 1903. De fragtede Skibe har i alt indsejlet Brutto Kr. 108,587.91 og Selskabets egne Kr. 264,128.11.

Medens Fortjenesten paa de fremmede Skibe som sædvanlig kun er ringe, nemlig i alt Kr. 6,229.19, har Selskabets egne Skibe, trods et Tidstab af 10 Maaneder for „Kong Inge“s Vedkommende, foraarsaget ved Havariet, og uagtet „Kong Trygve“ kun har været knap 8 Maaneder i Fart, dog haft et Overskud af i alt Kr. 41,075.29. Det samlede Driftoverskud er saaledes Kr. 47,304.48.

Som bekendt havde Selskabet straks ved Aarets Begyndelse to sørgelige Uheld, idet baade den nyindkøbte Dampskib, „Scotland“, og „Kong Inge“ forliste, begge paa deres første Rejse i 1904, den første ved Færøerne i Februar Maaned og sidstnævnte i Marts paa Bakkafjord paa Islands Østkyst. Medens „Scotland“ fuldstændig gik tabt, og Selskabet derved paaførtes et efter Forholdene ringe Tab, lykkedes det Selskabet at faa „Kong Inge“ bjærget og istandsat, idet Selskabet for egen Regning købte Skibet paa Auktionen, og da Assuranceselskabet ikke vilde gaa med dertil, for egen Regning og Risiko sluttede Kontrakt med Moss Bjærgningsselskab, for hvilket det lykkedes at tage „Kong Inge“ af Grunden og nedslæbe den til Norge, hvor den derefter blev istandsat. Endskønt „Kong Inge“, da den i November atter indtraadte i Farten, var helt ombygget og et saa godt som nyt Skib, ja i mange Retninger, særlig med Hensyn til Passagerindretningen, bedre og bekvemmere end før, viser Opgøret for dette Havari dog en Fortjeneste af Kr. 34,555.28. I Stedet for „Scotland“ købtet snarest et nyt Skib, „Kong Trygve“, der er Søsterskib til „Kong Inge“, ganske af samme Type og lige saa godt og bekvemt indrettet.

Driftoverskudet for saa vel egne som befragtede Skibe Kr. 47,304.48 + Overskudet ved „Kong Inge“s Bjærgning Kr. 34,555.28 samt Saldo fra forrige Aar Kr. 38.17, udgør en samlet Indtægt af Kr. 81,897.93, hvilket efter Fradrag af Administrationsomkostninger, Renter og diverse Omkostninger, i alt Kr. 13,779.10, viser et Netto Overskud af Kr. 68,118.83, der foreslaas fordelt saaledes:

Der afskrives 25% paa Inventarie-Konto med Kr. 3,044.46 samt hele Resten af Etablerings-Konto Kr. 5,119.85. Dernæst henlægges til Reserve- og Fornylsesfonden Kr. 47,400, hvilket med tidligere henlagte Kr. 8,500 giver Kr. 55,900. Dog fragaar heri Tabet ved „Scotland“s Forlis Kr. 7,208.43 samt

diverse Reparationer ved Skibene Kr. 10,859.62, i alt Kr. 18,068.05. Til Røst bliver altsaa Kr. 37,831.95.

Endvidere foreslaas Kr. 12,500 udbetalt som Udbytte (5% af Aktiekapitalen). Det tiloversblevne Beløb Kr. 54.52 overføres til næste Aar.

Tilbage er blot at bemærke, at „Perwie“ i Slutningen af Aaret led et mindre Havari, der, da Dispatchen herfor først er opgjort i indøværende Aar, overføres i ny Regning og afskrives i 1905 efter Beløbets Indgang fra Assurandørerne.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Skibsmægler Joh. Bastrup. Revisorerne d'Hrr. H. Beck og C. Svendsen, genvalgtes ligeledes.

#### Det dansk-russiske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Møldrup dirigerede, og Forretningsføreren, Konsul Mørch, aflagde Beretning.

Det forløbne Aar havde været et godt Aar for dette Selskab, men det gode Resultat var naturligvis kun opnaaet paa Grund af særlige Omstændigheder. Selskabets egne Skibe havde kun indsejlet et Driftoverskud paa Kr. 155,023, men af det russiske Søsterselskab, Nordiske Dampskibsselskab, havde man haft store Fordele. De Aktier, det danske Selskab har i dette, har givet i Udbytte Kr. c. 116,000, medens man som Overskud ved Fællesforretninger med Nordiske Dampskibsselskab har tjent over Kr. 158,000.

Det Nordiske Dampskibsselskabs gode Forretninger hidrørte fra Krigen mellem Rusland og Japan, men at lade nærmere Meddelelse herom tilflyde Offentligheden ansaas ikke for heldigt. Det oplystes tillige, at da Krigen endnu ikke var endt, kunde Samarbejdet med dette Selskab ogsaa for det kommende Aar ventes at blive ganske indbringende.

Konsul Mørch omtalte derefter Sammenslutningen i Nord- og Østersøfarten. Selv om han vel ikke i et og alt sluttede sig til denne og dens Principer, troede han dog, at dens gode Virkninger nok vilde indfinde sig, hvis Røderne holdt, hvad de var indgaaet paa, og hvis Mødet til Sommer fik et godt Resultat. For sit eget Selskabs Vedkommende henpegede han paa de særlige Forhold, idet han dog tillige advarede mod alt for sangvinske Forhaabninger.

Der er ialt inklusive forrige Aars Saldo paa Kr. c. 50,000, indtjent Kr. c. 480,000, hvoraf der i Udbytte betales 6%, Kr. 150,000, medens der til Reservefond henlægges Kr. 111,708 og til Assurance-Reservefond Kr. 105,400, til næste Aar overføres Kr. c. 58,000. Status balancerer med Kr. c. 5,426,000. 8 Skibe er bogført for Kr. 2,234,000. Yderligere er betalt a Konto paa 4 ny Skibe Kr. 767,000. — Det russiske Søsterselskab overtager nemlig for 1 Mill. Kr. Aktier i det danske Selskab, hvorved dette Selskabs Aktiekapital forhejes til Kr. 3,500,000, og herfor og for det nedennævnte Obligationslaan køber man 4 ny Skibe. I Værdipapirer ejer Selskabet for godt 1 Mill. Rbl. Aktier i „N. D.“, desuden 3 Præmieobligationer til Værdi Kr. 2,240; gode russiske Statspapirer.

Af Obligationsgæld har Selskabet c. 1/2 Mill. Kr. Den nuværende Reservefond er paa Kr. 1,225,843 og Assurance-Reservefonden Kr. 150,000.

Der vedtoges en Del Lovændringer, som Selskabets Vækst nødvendiggjorde, og som blandt andet resulterede i en forandret Sammensætning af Bestyrelsen, der for Fremtiden kommer til at bestaa af 3 Medlemmer med Suppleringsret til 5. Endelig fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at optage et Obligationslaan paa 2 Mill. Kr., der skulde anvendes dels til Konvertering af den gamle Gæld, dels til Betaling af de 4 ny Skibe.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes d'Hrr. Grosserer Boas, Grosserer Kopp og Kaptajn Chr. Jensen og til Suppleant Kaptajn L. Johnsen.

#### Sydfynske Dampskibsselskab

har afholdt sin ordinære Generalforsamling i Svendborg. Overretssagfører Jacobsen dirigerede. Af Aktiekapitalen, Kr. 288,000, var kun godt Kr. 70,000 repræsenteret.

Sagfører Harder aflagde Beretning. Selskabet har været forskaanet for Uheld, og Passagertrafiken har haft en ikke ringe Fremgang. I det forløbne Aar er det ny Skib „A. L. B.“ indtraadt i Farten og har vist sig at være et i alle Henseender godt og tidssvarende Skib. Ved Køb af Dampskibene „Rudkjøbing“ og „Ørkildshus“ har Selskabet overtaget et Par ny Ruter paa Langeland. Selskabet er endnu i Besiddelse af flere ældre Skibe, der er for smaa til den nuværende Trafik. Man agter derfor, naar Lejlighed gives, at afhænde dem og anskaffe ny.

Redaktør Bro, Rudkjøbing, erindrede om, at han allerede ved Generalforsamlingen i Fjor tog til Orde imod at købe „Rudkjøbing“ og „Ørkildshus“; han var fremdeles af den Anskuelse, at det er forkert af Selskabet at købe gamle Skibe for derefter at sælge dem og købe ny i Stedet.

Regnskabet balancerede med Kr. 287,133.24, deraf har Personbefordringen givet Kr. c. 160,000 og Godsbefordringen Kr. c. 42,000; Postsubventionen udgør Kr. 64,610.

Af Overskudet afskrives Kr. 22,000 paa Skibenes bogførte Værdi. Pensionsfonden faar Kr. 2,000 og Sygekassen Kr. 500. Kr. 17,304 fordeles til Aktionærerne, 6%, og Resten, Kr. 629.31, overføres.

Redaktør Bro kunde paa Grund af Omstændighederne stemme for 6%, men i Virkeligheden var det altfor meget efter Selskabets virkelige Status. Paa kunstig Vis dreves Kursen i Fjor til op over pari, men faldt Postsubventionen helt eller delvis bort, var Aktierne højst 50% værd, tilmed var Skibenes bogførte Værdi dobbelt saa høj som den reelle.

Direktør Holst og Sagfører Harder hævdede, at Selskabet sikkert var lige saa godt funderet som de fleste andre Aktieselskaber. Der gaves Decharge for Regnskabet.

Endelig vedtoges det enstemmigt at oprette en Pensionskasse for samtlige Funktionærer; dertil vil i Fremtiden medgaa Kr. 3,600 aarlig.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Greve Ahlefeldt Laurvig Bille, Amsraadsmedlem Jørgensen, Veksellerer Severin Hansen, Direktør Joh. L. Holst, Læge Rosenberg og Købmand Johs. Bay, samt Revisorerne Overretssagfører Jacobsen og Bankdirektør C. S. Jensen, genvalgtes enstemmigt.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Roma“, 2,500 Tons d. w., bygget paa Jan Smit Cz. Værft i Alblæsserdam for Regning Dampskibsselskabet Mercur, korresponderende Reder C. P. Jensen, foretog den 18. ds. en vellykket Prøvetur ved Vlissingen, der forløb til de tilstedeværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Allan Linjens anden Turbine Damp „Virginian“, hvis Prøvetur vi for nylig omtalte, har nu fuldført sin første Rejse over Atlanten, idet den d. 14. ds. ankom til Halifax fra Merville. Den gennemsnitlige Hastighed var 15,7 Knob, der dog paa en Del af Rejsen maatte nedsættes til 15,1 paa Grund af Taage og daarligt Vejr. Maksimumsfarten var 16 1/2.

Rejsen, der varede 24 Timer mindre end Søsterskibet „Victorians“, forløb særdeles heldigt, dog var ogsaa „Victorians“ Kedler noget tilbøjelige til Overkog.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab (Sluttet 27. April.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Königsberg 24. April. —

Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 22. April hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 15. April. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 22. April. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Havre 21. April. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 18. April til New York. — Arno, Strubberg, ankom hertil 16. April. — Axelhus, Skow, ankom til Bergen 22. April. — Baron Stjernblad, Nielsen passerede Skagen 25. April hertil. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 22. April hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 21. April. — Christian IX, Holm, ankom hertil 21. April. — Dagmar, Larsen, ank. til Genua 23. April. — Douro, Mortensen, afg. fra Anvers 20. April til Cardiff. — Esbjerg, Sæberg, ank. hertil 23. April. — Florida, Ørum, afg. fra Horta 20. April til New York. — Frederik, Thomsen, afg. fra Reval 22. April hertil. — Garonne, Kromann, afg. fra Bordeaux 23. April hertil via La Rochelle. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Neapel 22. April til Bari. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Christianssand 21. April til New York. — Hengest, Harder, afgik fra Anvers 23. April hertil, pass. Holtenu 25. April. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Malaga 19. April. — Jolantha, Simonsen, ank. til Riga 22. April. — Kasan, Hansen, ank. hertil 23. April. — Kentucky, Staal, ankom hertil 23. April. — Kiew, Christiansen, ankom til St. Nazaire 21. April. — Kursk, Gommessen, afgik fra Windau 24. April til Libau. — Leopold II, Meyer, ankom til Lissabon 23. April. — Loire, Craignou, ankom til Libau 18. April. — Louise, Kruse, ankom hertil 22. April. — Louisiana, Andreen, afgik fra New York 13. April hertil. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 23. April. — Morsø, Jacobsen, ank. til Oporto 16. April. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 22. April. — Nicolaj II, Lissner, passerede Dunnethead 10. April for Boston. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Hull 19. April. — Omsk, Jonsen, ankom til Anvers 18. April. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 17. April. — Perm, Christensen, ank. hertil 21. April. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 13. April. — Riberhus, Larsen, ank. til Gravesend 23. April. — Rita, Schibbye, ankom til Danzig 20. April. — Seine, Dampt, ankom hertil 23. April. — Texas, Andersen, afgik herfra 10. April til New York. — Tiber, Bech, afg. fra Rotterdam 22. April. — United States, Wulff, ankom hertil 23. April. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Riga 23. April til Anvers. — Vendsyssel, Jacobæus, passerede Holtenu 25. April hertil. — Viking, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 22. April for Anvers. — Fix ankom hertil 24. April. — Marie ankom hertil 21. April. — Vadsø ankom til Manchester 22. April. — Gambetta ankom hertil 22. April. — Ellen ank. til Pillau 23. April. — Pax afg. herfra 22. April til Stettin. — Leander ankom hertil 24. April.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Libau 22. April. — Frode, Meyer, ank. til Libau 24. April. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Stettin 24. April. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afgik fra St. Vincent 15. April, best. til Birkenhead. — Erik II, Mahncke, ank. til Kbhvn. 16. April. — Knud II, Hansen, afg. fra St. Vincent 15. April, best. til Dunkerque. — Danmark, C. A. Schmidt, afgik fra Libau 25. April. — Ragnar, Holst, ank. til Kjøbenhavn 14. April. — Skjold, Risø, ankom til Libau 20. April. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Pillau 20. April. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Sunderland 24. April. — Svend II, Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. April, best. til St. Vincent. — Harald, Hveysel, ankom til Riga 18. April.

**Viking.** Bjørn, Huus, ank. til Korsør 22. April. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Norrkøping 22. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Rotterdam 22. April, bestemt til Petersburg. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Newcastle 17. April. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Blyth 19. April, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 20. April. — Russ, Rasmussen, ankom til Marioupol 18. April. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Pillau 21. April. — Peter Mørch, Jørgensen, ank. til Shields 17. Februar. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Glasgow 22. April.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, ankom til Sunderland 23. April. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Bremem 15. April. — Hamlet, Reese, afgik fra Blyth 20. April, best. til Neufahrwasser. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 23. April. — Rolf, Olsen, afgik fra Blyth 17. April, bestemt til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra Anvers 23. April, best. til Blyth.

**Heimdal.** Kamma, Løfler, afgik fra Cardiff 17. April. — Elna, Rathje, ankom til Blyth 20. April. — Martha, Christensen, afgik fra Blyth 20. April. — Helga, Møller, afg. fra Huelva 18. April. — Therese, Pedersen, ank. til Philippeville 21. April. — Simone, Olsen, ankom til Amsterdam 22. April. — Jeanne, Lagesen, ankom til West Hartlepool 25. April.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Libau 19. April, ankom til Ghent 25. April. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Reval 22. April, best. til Dunkerque. — Nordsøen, Gram,

afg. fra Antwerpen 23. April, bestemt til Stettin. — Nexos, Basse, afg. fra Methil 22. April, ankom til Esbjerg 25. April. — Nora, Jørgensen, afg. fra Arbroath 22. April, ankom til Methil 24. April. — Napoli, Christensen, afgik fra Danzig 21. April, bestemt til West Hartlepool. — Bodil, Thøgersen, ankom til Bremen 19. April. — Dagmar, Hansen, afgik fra Stettin 20. April, ank. til Riga 23. April. — Neptun, Knudsen, afgik fra Skien 20. April, ankom til Ostende 23. April. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Methil 20. April, ankom til Bremerhaven 24. April. — Alfa, Iversen, ankom til Stolpmünde 20. April.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Ghent 23. April. — Dagny, Lorentzen, ankom til Esbjerg 19. April. — Mary, Larsen, passerede Nord-Østersø Kanalen 23. April.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Dunkerque 23. April.

**Jylland.** Karen, Winther, afgik fra Limassol 19. April, bestemt til London. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Sfax 23. April, bestemt til Ghent.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andersen, ankom til Christiania 17. April. — Nordland, Petersen, ankom til Middlesbrough 21. April. — England, Andresen, afgik fra Libau 22. April. — Holland, Poulsen, ankom til Kbhvn. 22. April. — Rusland, Møller, afgik fra Windau 23. April.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 22. April. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Libau 21. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Libau 23. April. — Mars, Clausen, ankom til Grimsby 17. April.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 22. April, best. til Rotterdam. — Carl Heckscher, Starck, ank. ankom til Bordeaux 21. April. — Livonia, Skov, afgik fra Rotterdam 19. April, ankom til Sunderland 22. April.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Neufahrwasser 20. April, ankom til Helsingør 22. April.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 20. April, bestemt til Hamburg. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Browhead 24. April, best. til Antwerpen.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Dunkerque 24. April. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Genua 20. April. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Stettin 18. April. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Ghent 23. April, bestemt til Grangemouth. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Bona 20. April, bestemt til Stettin. — Kronborg, Hveissel, ank. til Shanghai 19. April. — Rosenborg, Schultz, ank. til West Hartlepool 23. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Glasgow 25. April. — Søborg, Fischer, ankom til Savona 12. April. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Riga 21. April, best. til Ghent. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Oran 21. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Korsør 19. April.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Cardiff 21. April. — Klampenborg, Jensen, pass. Skagen 23. April, best. til Rouen. — Marselisborg, Andersen, ank. til Puerte Stafe 5. April. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Burntisland 22. April, bestemt til Korsør. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Bona 23. April, best. til Hamburg. — Tuborg, Agerlin, ank. til Dunkerque 23. April. — Ulfborg, Eriksen, passerede Quessant 24. April, bestemt til Savona. — Vordingborg, Petersen, passerede Reden 25. April, best. til Ghent.

**Neptun.** Jægersborg, Larsen, ank. til Stettin 19. April. — Kallundborg, Lund, ank. til Stettin 21. April. — Dansborg, Kühl, afgik fra Cadix 13. April, best. til St. John.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Libau 22. April, best. til Rotterdam. — Helene, Jensen, afgik fra Kiel 19. April, ankom til Methil 23. April. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Windau 23. April. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 19. April, ankom til Kiel 23. April. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Vejle 22. April. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 19. April.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Ingemann, ankom til Antwerpen 25. April. — Siam, Jensen, ank. til Jokohama 20. April. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Rotterdam 20. April.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra Galveston 7. April. — St. Jan, Rambusch, ank. til Helsingør 23. April. — St. Thomas, Prah, afgik fra Vigo 16. April. — St. Domingo, Koch, ank. til Tampico 20. April. — London, Krogh, afg. fra Norfolk 10. April. — Carl Heckscher, Starck, ank. til Bordeaux 21. April.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Bremen 20. April. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Elisa 22. April. — St. St. Blicher, van Deurs, ankom til Aarhus 23. April. — N. G. Petersen, Rasmussen, ankom til Kbhvn.

23. April. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Alsaques 21. April. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 20. April. — H. C. Andersen, Albertsen, ankom til Svendborg 23. April. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Swinemünde 25. April. — N. F. Høffding, Bloch, ank. til Kbhvn. 25. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Bilbao 19. April. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Boness 23. April. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Bordeaux 23. April. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. fra Gambia 17. April.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Antwerpen 19. April. — London, Krogh, afgik fra Galveston 30. Marts, bestemt til Hamburg. — Paris, Boeck-Hansen, afgik fra Aarhus 22. April, bestemt til Methil. — Bryssel, Tholander, ankom til Liverpool 24. April.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Kbhvn. Red 24. April. — Wien, Brink, ank. til Lübeck 25. April. — Roma, Bom, ank. til Aarhus 25. April.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 22. April. — Kai, Kurtzhals, ank. til Wearmouth 24. April. — Clara, Villadsen, ankom til Blyth 22. April. — Axel, Damm, ank. til Horsens 21. April. — Erik, Steen, ankom til Aarhus 25. April. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Windau 25. April, best. til Stockton. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Blyth 18. April. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Karrebæksminde 23. April.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, ankom til Bathurst (Vest Afrika) 23. April. — Katholm, Arnesen, ankom til Bathurst (Vest Afrika) 22. April.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Veset, Kofoed, ankom til Stettin 17. April. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 17. April. — Kastor, Clausen, ankom til Kbhvn. 17. April. — Prøven, Bidstrup, ank. til Slite 18. April. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Aalborg 18. April. — Gudmund, Hansen, ankom til Hobro 18. April. — Amalie, Nielsen, ankom til Aarhus 21. April.

**Svendborg.** Hejmdal, Rasmussen, ank. til Kings Lynn 17. April. — Fulvia, Nielsen, ankom til Torquay 18. April. — Niels Juel Henriksen, ankom til Ostende 18. April. — Clythia, Nielsen, ank. til Stettin 17. April. — Vera, Jensen, ank. til Charlestown 17. April. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Horsens 17. April. — Martin, Hvenegaard, ankom til Antwerpen 17. April. — Mine, Møller, ankom til Ipswich 18. April. — Hansine, Nielsen, ankom til Alloa 18. April. — Najaden, Rasmussen, ankom til Narvik 18. April. — Gæa, Petersen, ankom til Dragør 18. April. — Urda, Mikelsen, ankom til Blyth 18. April. — Danmark, Husfeldt, ankom til Fakse 21. April. — Neptunus, Jensen, ankom til Colchester 18. April. — Carl, Clemmesen, ank. til Augustenborg 21. April. — Ane, Jørgensen, ankom til Sunderland 20. April. — Peter, Jørgensen, ankom til Odense 21. April. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Cork 21. April. — Valdemar, Andreasen, ank. til Libau 21. April. — Helge, Carlsen, ank. til Fakse 21. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Søvesborg 19. April. — Olga, Rasmussen, ankom til Tsalet 20. April. — Niels, Hansen, ank. til Swinemünde 21. April. — Freir, Rasmussen, ankom til Pillau 21. April. — Britannia, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 20. April. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Hartlepool 21. April. — Christian, Jørgensen, ank. til Boulogne 22. April. — Doris, Køpke, ank. til Kristiania 19. April. — Kirstine, Sørensen, ankom til Cimbriehamn 20. April.

**Ærø.** H. H. Petersen, Hansen, ank. 18. April til Boulogne. — Emanuel, Eriksen, ankom 15. April til Kalmar. — Elise, Petersen, ankom 17. April til Kjøbenhavn fra Køningsberg. — Industri, Raahauge, ankom 18. April til Sunderland. — Diana, Hansen, ank. 18. April til North Shields. — Anna Cecilie, Drejøe, ankom 16. April til Sarpsborg. — Salvador, Fabricius, ankom 17. April paa Kjøbenhavns Red. — Forældres Minde, Christensen, ank. 19. April til Yarmouth. — Svalen, Rosenbeck, ankom 18. April til Concarneau. — Juliane, Christensen, ankom 18. April til Sunderland. — Marthing, Friis, ankom 22. April til Fowey. — Laura, Jensen, ankom 22. April til Cadix. — Concordia, Madsen, ank. 21. April til West Wemyss. — Skandia, Hay, ankom 20. April til Karrebæksminde. — M. Hay, Petersen, ankom 19. April til Halmstad. — Vega, Hansen, ankom 21. April til Morlaix. — Maagen, Mortensen, ankom 21. April til Vianne. — Kronen, Hermansen, ankom 21. April til Cadix. — Kirstine Jensen, Rasmussen, ankom 21. April til Nørre-køping. — Gloria, Fabricius, ank. 20. April til Swinemünde. — H. A. Grube, Svane, afgik 17. April fra Genua til Gloucester. — Minde, Rasmussen, afgik 19. April fra Kbhvn. til Aalborg. — Alf, Hansen, ankom 19. April til Frihavnen. — Dronning Louise, Caspersen, ankom 22. April til Alloa. — Alfa, Rasmussen, ank. 22. April til Hamburg. — Ingolf, Nymann, er ankommen til Maracaibo. — Fred, Friis, ankom 22. April til Rhyt.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

**Emil G. v. Høveling,**

Hamborg.

**Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.**

Leverandør til den danske Marine.

Eneforhandler:

**Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.**

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

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

**Sundet.** Vraget af Skonnerten „Hulda“, der laa sunket  $\frac{1}{2}$  Kbl. SSV. fra Fyrskibet „Drogden“, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 26 Fod. Vragfyrskibet er inddraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Naar svenske Fyrskibe midlertidigt inddrages, og Reserrefyrskib udlægges paa Stationen, er dette rødt, mærket „Reserv“ med hvidt paa begge Sider.

**Bleking. Hanö.** Hanö hvide, faste Fyr med rødt Blus skal i 1905 forandres til et Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn. Synsviddens bliver  $22\frac{1}{2}$  Kml.

Klokketønderne ved Esten og Klotet uden for Karlskrona er nu udlagt. En rød Vager med Ballon over en nedadvendt Kost er udlagt V. for Sättekkullens Grund, V. for Hasselö. Den røde Vager med 2 Balloner S. for Gö er flyttet  $\frac{1}{4}$  Kbl. V. hen. Afmærkningen i det nedlagte Farvand fra Søen til Rounby er inddraget.

**Kalmarsund.** Lys- og Klokketønden  $\frac{1}{4}$  Kml. N. for den gravede Rende i Kalmarsund er rød over Vandet og viser hvidt, fast Fyr.  $56^{\circ} 41' 38''$  N. Br.  $16^{\circ} 24' 30''$  Ø. Lgd.

Galeasen „Oscar II.“ er sunken  $1\frac{1}{2}$  Kml. SØ. for Värnsnäs Udde. En sort Vager med grønt Flag er udlagt Ø. for Vraget.  $56^{\circ} 42' 54''$  N. Br.  $16^{\circ} 24' 48''$  Ø. Lgd.

**Stockholm Skærgaard. Svedudden.** Svedudden vekslende Fyr skal forandres til et Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Mod N. skal det vise hvidt Lys fra c. N.  $7^{\circ} 0'$  til c. N.  $16^{\circ} 0'$ , grønt Lys V. og rødt Lys Ø. derfor.

**Arholma.** Paa Arholma skal tændes to Ledefyr. Det N.-lige Fyr bliver et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 4 S.  $56^{\circ} 50' 45''$  N. Br.  $19^{\circ} 6' 23''$  Ø. Lgd. Det S.-lige Fyr bliver et hvidt, fast Fyr.  $56^{\circ} 50' 27''$  N. Br.  $19^{\circ} 6' 35''$  Ø. Lgd. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. Holdt overet i N.  $16^{\circ}$  V. leder de fri af alle Grunde fra Simpnsklubb til man kommer ind i Sveduddens Fyrs hvide Vinkel.

**Øregundsgrøpen. Djursten Fyr.** Ved Djursten Fyr skal Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 15 S.

**Tyskland.** Gnistelegraf-Stationer med offentlig Tjeneste Nat og Dag findes nu paa Rixhöft, Arkona, Marienleuchte og Bülk.

**Rügen. Arkona.** Indtil Udgangen af Maj 1905 foretages Forsøg med Arkona Fyr, saaledes at det brænder om Dagen, naar det er Taage eller meget tykt Vejr, saalænge Taagesignal gives ved Fyret.

Skibsførere anmodes om at indsende lagttagelse over, hvorledes Fyret er blevet set, til „Wasserbauinspektion“, Stralsund-Ost.

**Darsser Ort Ø.** Vraget, som laa 2 Kbl. S. for Tønden „Darsser Ort O.“ paa  $54^{\circ} 29'$  N. Br.  $12^{\circ} 33'$  Ø. Lgd. er bortdrevet. Vragtønden er inddraget.

**Als-Sund. Als Bro.** Paa Broen over Als-Sund brænder, naar Broen ikke kan aabnes, to grønne, faste Fyr lodret for hinanden paa Enden af den faste Ø.-lige Brodel. Alle andre Signaler er uforandret.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Tistlarne.** Paa Yttre Tistlarne skal tændes et Fyr med To-Formærkelser hver 10 S. Fyrapparat af 2den

Orden. Det skal vise rødt Lys fra c. N. 17° V. gennem N. og Ø. til c. S. 17° Ø., i øvrigt hvidt Lys. Taagesignal skal gives med et Taagehorn, der drives med Maskinkraft og hver 15 S. giver Et-Stød af 5 S. Varighed. 57° 30' 39" N. Br. 11° 43' 43" Ø. Lgd.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Gnisttelegraf-Stationer med offentlig Tjeneste Nat og Dag findes nu paa Helgoland, Cuxhaven, Borkum Fyrtaarn og Fyrskibet „Borkumriff.“

**Elben.** Mellem den røde og sorte Baaketønde med Kors og den røde Spirtønde A/A med Ballon ved Mittelgrund N.-Ende mellem Rhyndeplate og Süderelbe er i 16 Fod Vand udlagt en rød Spirtønde A/1 med Ballon. 53° 49' 14" N. Br. 9° 21' 17" Ø. Lgd.

Den røde Spirtønde A/A med Ballon er flyttet op ad Floden og ligger nu i 17 Fod Vand paa 53° 48' 7" N. Br. 9° 22' 11" Ø. Lgd.

De tre sorte Spidstønder 5, 5/6 og 6, som afmærker Farvandsgrænsen ved den øvre Ende af Øen Pagensand og ved Hungrige Wolf er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand, paa 53° 41' 11" N. Br. 9° 30' 17" Ø. Lgd., 53° 40' 15" N. Br. 9° 30' 18" Ø. Lgd. og 53° 40' 11" N. Br. 9° 31' 10" Ø. Lgd.

**Weser. Bremerhaven.** I Bremerhaven lave Fyr er indsat en rød Vinkel med Et-Lyn, der lyser fra N. 42° V. til N. 36° V. og angiver, hvor langt Skibe, der benytter Bremerhaven Ledefyrilinje, kan staa V. paa.

**Holland. Zuiderzee. Boontjes.** I Boontjes er den mindste Dybde nu i Surich Ledefyrilinje 10 1/2 Fod.

**Zeevat Hoek van Holland.** I Zeevat Hoek van Holland er Dybden nu 27 1/2 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne.

**Wester Scheide. Pas van Terneuzen.** I Pas van Terneuzen er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 3 med Diamant flyttet til 51° 23' 32" N. Br. 3° 44' 36" Ø. Lgd. i 23 Fod Vand.

**Zuidergat.** I Zuidergat har Stumtønderne Nr. 28, 29, 30 og 30 a nu Nr. 27, 28, 29 og 30. Nr. 27 ligger paa 51° 24' 36" N. Br. 4° 1' 41" Ø. Lgd.

**IJumiden.** Ved IJumiden er Udgangspunktet for Tidevands-Signalerne nu 29 Fod.

**England. Fyrskibene „Newarp“ NV. og „Haisborough“ NØ.** Et Vrag med 3 Toppe over Vandet ligger 21 Kml. NV. 1/4 V. fra Fyrskibet „Newarp“. 52° 58' 15" N. Br. 1° 26' Ø. Lgd.

Den 14. April. 4 Kml. NØ. 3/4 Ø. fra Fyrskibet „Haisborough“ et drivende Vrag. 53° 1' 11" N. Br. 1° 40' 16" Ø. Lgd.

**Fyrskibet „Spurn“ NØ.** Et Vrag med tre Master over Vandet ligger sunket 13 Kml. NØ. t. N. fra Fyrskibet „Spurn“. 53° 45' 3" N. Br. 0° 24' Ø. Lgd.

**Tyne. Newcastle.** En ny Bro bygges 1 1/4 Kbl. Ø. for Redheugh Bro, Newcastle Harbour. Kun Løbet N. for Broens Midtpille maa benyttes. Indgaaende Skibe skal i Nærheden af Broen vente, til udgaaende Skibe er passeret. Omtrent 1 Kbl. Ø. for og 1 Kbl. V. for Broen ligger, naar det er muligt, et Fyrskib, c. 1/4 Kbl. fra den S.-lige Bred. De viser grønt Flag og to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Paa Midtpillens NV.-Hjørne vises to grønne, faste Fyr lodret for hinanden, og paa NØ.-Hjørnet to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Flere grønne, faste Fyr, der kun kan ses V. fra, er anbragt paa Broens V.-Side, og flere røde, faste Fyr, der kun kan ses Ø. fra, paa Broens Ø.-Side tværs over det lukkede S.-lige Løb.

To sorte Balloner eller et grønt, fast Fyr betyder, at Skibe for Indgaaende kan passere det N.-lige Løb, og en sort Ballon eller et rødt, fast Fyr betyder, at Skibe for Udgaaende kan passere det N.-lige Løb. Disse Signaler vises fra Midtpierens N.-Side, 40 Fod over Vandet. 54° 57' 7" N. Br. 1° 37' V. Lgd.

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

**England. Solent. Lympington Banks.** En Lægtter ligger sunket S. for Lympington Banks, fra Yarmouth Kirke i N. 27° V., 11 Kbl. og fra Hurst høje Fyr i N. 62° Ø. 50° 43' 12" N. Br. 1° 30' 5" V. Lgd.

**Channel Islands. Guernsey. Les Hanois.** Les Hanois røde Blinkfyr er forandret til et hvidt Blinkfyr og dets Lysævne forøget. I øvrigt er Fyret uforandret. 49° 26' N. Br. 2° 42' 1/2 V. Lgd.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Mosquito Kyst. Mosquito Cays SØ.** En 3 Fv. Grund, 2 Kbl. i Udstrækning, er funden SØ. for Mosquito Cays, fra Tinkham Rock i S. 18° V. og fra South East Rock i N. 82° V. 14° 12' N. Br. 82° 36' 1/2 V. Lgd.

**Bahama Islands. Cal Sal Bank. Rompidas Rocks.** Vraget af Damperen „Andania“ er sunket paa Rompidas Rocks. Skroget staaar paa ret Køl og vil sandsynligvis afmærke Klippen i nogen Tid. 23° 46' 1/2 N. Br. 80° 28' V. Lgd.

#### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Januar 1905 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 24 Dage passeres med et Dybgaende af 11 1/2 Fod.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien S. Gibraltar.** Den 1ste Juni 1905 foretages følgende Forandringer i Belysningen af Gibraltar Havn:

De to røde, faste Fyr paa New-Mole Hoved ombyttes med et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Cylindrisk, 45 Fod højt Gittertaarn.

De to grønne, faste Fyr og de to røde, faste Fyr paa Bølgebryderen ombyttes med røde og hvide vekslende Fyr, der vises fra 24 Fod høje Gittertaarne.

Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 S. paa S.-Enden af Commercial Mole vises fra et cylindrisk, 45 Fod højt Gittertaarn.

Et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S. paa NV.-Hjørnet af Commercial Mole vises fra et 30 Fod højt Gittertaarn.

**Østerrig-Ungarn. Quarnero. Selve. Arat d'Ostro.** Ved Pynt Arat d'Ostro er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Det vises fra en Jærnbæke, der staaar 1/2 Kbl. S. 24° V. fra det midlertidige Fyr. Man skal gaa rigeligt uden om Fyret, da Grunden strækker sig 1 Kbl. ud S. for det. 44° 21' N. Br. 14° 43' Ø. Lgd.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. April 1905. — Højesteretssag — Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

#### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, 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. Petitionline 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

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

#### Toldkrydser til Salg.

En af de tidligere Toldkrydsere, c. 24 Reg.-Tons, vel vedligeholdt og med kun 1 Aar gamle Sejl. Billet mrkt.: „Krydsjagt 217“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

**Aalborg Akvavitter.**  
A. Brøndum & Søn

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 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. Copensture 42



Aktieselskab.

Fra d. 27. April—3. Maj.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er antørt.

Torsdag.

Til **Horsens** [Falster] 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**, anløbende **Seierø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Ørnen] 7 Aften.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods modtages **Onsdag** og Torsdag.  
 Gods til **Nibe** til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
 Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [Union] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [Thyra] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **London** [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredeg.

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgster\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.

Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Færøerne og Island** (via Leith) [Ceres] 9 Form. fra Boden-hoffs Plads.

Til **Danzig og Køningsberg** [Christian IX] Eftm. fra Toldboden.  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgster, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive** [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.

Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamborg** [Maja] Eftm.  
 Til **Stettin** [Oluf Bager] 3 Eftm.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Søndag.

Til **Christiania**, anl. **Horten** for Passagerer alene [M. G. Melchior].  
 Til **Frederikshavn, Horten og Christiania**, anl. **Moss og Laurvig** paa Returen om Onsdagen [Baldu] 3 Eftm.  
 Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.  
 Til **Reykjavik** [Esbjerg] 9 Form. fra Boden-hoffs Plads.

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 **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.

Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulvsund] 9 Aften. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Ørnen] 10 Aften.  
 Til **Christiania** anl. **Horten** for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Esbjerg Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 10 Form.  
 Til **Christiania** anl. **Horten** for Passagerer alene [Thyra] 12 Middag fra Toldboden.  
 Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Onsdag.

Til **Frederikshavn, Horten og Christiania** [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **New York** [United States] 12 Middag fra Frihavnen.  
 Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Gambetta] 8 Morgen fra Frihavnen. Passagerer medtages ikke.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamborg** [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	70
Norden.....		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90
Kjøbenhavn.....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71
Carl.....	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79	80
Dannebrog.....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84
Skjold.....	59	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78
Dampsk. af 1896.....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		86	92
Nordsøen.....		25	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69
Cimbria.....		70	100
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....	60	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61
Dansk-russisk Dampsk.....	90—91 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	93
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	103
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditf.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	91
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	93
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Grundejerbank.....	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —126	115 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116
Burm. & Wain.....		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		95	96
Sukkerfabr.....	180 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	180 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	180 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127

Vekselkurser d. 25. April 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. April 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.70
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.90
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.80
4 % — — 1890.....	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 4,000, „Kbhvn.“ 16,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Østas. Komp.“ 148,000.

Møller & Rée,  
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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-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>
<b>Assens.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Lods i Sommeren</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende 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.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> 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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maa-neder efter Indførslen 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.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende 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, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæbebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 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.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrønge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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. Køhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst-siden.
<b>Struer.</b>	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne fra 10—13 Fod Vand. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton af indenbys Fartøjer:</b> Indg. 5 Øre Udg. 5 Øre; <b>af udenbys Fartøjer:</b> Indg. 10 Øre Udg. 10 Øre. For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforud. Ingen fast Lods.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Læs. <b>Vand</b> haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for Skibe indtil 40 Reg.-Tons. Havnepladsen vel belyst. Jærnbanespor langs Havnens 2 Langsider.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Capt. Fred. Klitgaard.

Alex. Nelson.

## Klitgaard, Nelson & Co.

114-116 Davis St. — Telephone Main 1181

Exporters & Wholesale Dealers in

### PROVISIONS

Groceries and Produce, Ship Supplies and Chandlery.  
Sea Stores a Speciality.

Sole Agents for

#### Progress Brand

Creamery Butter, Eggs and Cream Cheese.

Potatoes, Onions, Flour, Export Beer,

For Export.

### SAN FRANCISCO CAL.

#### 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.

### Lægtene til Salg.

Flere større og mindre Lægtene for forskellig Fragt-  
fart til Salg. For Opbrækning haves desuden 3 Stykker.  
Nærmere ved Henvendelse til

**Karl Andreassen,**  
Frederiksstad, Norge.

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

#### Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Pilial: 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.: „Dicotho“.

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 besørger.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,

Kikkerter, Barometre,

Termometre, Brillor samt Kæder.

Reparationer udf. billigt.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-  
inventar, Ankere, Kæder etc

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2862

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Bekendtgørelse

vedrørende

### Antagelse og Udkommando af Frivillige Lærlinge til Kadetskolen.

Unge Mennesker, der ønsker at komme i Betragtning ved  
Antagelse i Aar af frivillige Lærlinge til Udkommando med  
de til Udrustning bestemte Skibe for senere at kunne ind-  
stille sig til Adgangsprøven til Kadetskolen, skal inden 15.  
Juni til Marineministeriet indsende Ansøgning derom.

Sammen med Ansøgningen vil foruden Daabs-, Vaccina-  
tions- og Lægeattest, endvidere Beviset for at have bestaaet  
den almindelige Forberedelseseksamen (4. Kl. Hovedeksamen)  
være at indsende.

For dem, der først i det kommende Sommerhalvaar ind-  
stiller sig til Forberedelseseksamen, vil Eksamensbeviset alt-  
saa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen; i Ste-  
det for vedlægges da en Erklæring om, at vedkommende har  
til Hensigt at indstille sig til nævnte Eksamen, og umiddel-  
bart efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes  
dette til Marineministeret.

Blanketter til Ansøgninger udleveres fra Marineministe-  
riets Sekretariat, hvor paa Forlangende nærmere Oplysninger  
meddeles.

Marineministeriet i April 1905.



#### Taylor's

### patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Best økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

## De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

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, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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 Petrolenm. Den billigste Drivkraft, der endnu er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.  
**P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.**  
Telef. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

## 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.)

## 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:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Aalborg mek. Værksted P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

## 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. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Maj 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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. 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 Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560.  
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



**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, Dampkerspil, 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.

### 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.**

## 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.

### 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. Copenhague 42



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Ciseifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—9, 6—8 Aften, Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

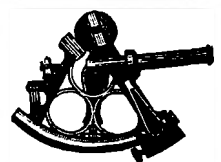
forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.



Kjøbenhavn, d. 4. Maj 1905.

Den nu foreliggende Aarsberetning fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, af hvilken vi andetsteds i Bladet bringer et udførligt Uddrag, vidner ikke alene om, at Omfanget af Repræsentationens Arbejde stadig vokser, men ogsaa om dennes stigende Indflydelse paa de Sager, med hvilke den beskæftiger sig. Dette sidste fremgaar navnlig af Beretningens Oplysninger om Loven om Tilsyn med Dampfartøjer, med Hensyn til hvis Gennemførelse Repræsentationen ses stadig at arbejde Haand i Haand med Ministeriet, om Arbejdet for Lodstaksternes Revision, hvilket Spørgsmaal det i hvert Fald er lykkedes Repræsentationen at faa optaget til fornyet Undersøgelse, og om Søfartssagernes Administration. Denne sidste Sag synes det at være lykkedes Repræsentationen at føre ind i et praktisk Spor, saaledes at man tør haabe snart at se gennemført en mere hensigtsmæssig Ordning af disse Sagers Administration. Endelig nævner vi i denne Forbindelse det store Arbejde, der atter i det forløbne Aar fra Repræsentationens Side er udført i Anledning af den nu vedtagne Lov om Søfolks Ulykkesforsikring, og som i saa høj Grad har bidraget til, at Loven har kunnet modtages med Tilfredshed baade fra Redernes og fra de forsikrede Søfolks Side. Ogsaa Loven om Konsulatafgiftens Nedsættelse hører til de Resultater af Aarets Virksomhed, der er Grund til særlig at fremhæve; thi vel naaede man ikke her det attraaede Maal: Afgiftens fuldstændige Ophævelse; men selv om man saaledes maatte blive staaende ved en ganske utilfredsstillende Løsning, saa betegner denne dog et Fremskridt, særlig naar den ses paa Baggrund af Forholdene for faa Aar siden, da det slet ikke var muligt at vinde Ørelyd for Tanken om at reducere Konsulatafgiften, ja da man endog maatte se den forøget. De mange andre Spørgsmaal, den foreliggende Beretning beskæftiger sig med, vil sikkert interessere baade vore Søfartskredse og i videre Kredse; maaske gælder dette særlig det om Drogdens Uddybning, der netop i den sidste Tid har været Genstand for en livlig Diskussion i Dagspressen. Det er allerede under denne oplyst, og bekræftes nu af Beretningen, at Repræsentationen i denne Sag staar paa det Standpunkt, at den ikke anser en Uddybning ud over 24 Fod for paakrævet af Hensyn til vor Skibsfarts Interesser.

Vi tør anbefale Lederne af de Søfartsforeninger, der danner Repræsentationen, i saa vidt Omfang som muligt at gøre Foreningernes Medlemmer bekendte med den foreliggende Beretning, gennem hvis Indhold de vil kunne danne sig et Skøn om Fordelene ved det fælles Arbejde, der finder Sted gennem Repræsentationen.

Retsformand Madvig har ved sin Fratræden faaet overrakt en af samtlige Retsmedlemmer undertegnet Adresse, der har følgende Ordlyd:

Højvelbaarne

Hr. Retsformand I. N. A. Madvig,  
Kommandør af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Naar De i Dag forlader det Dommersæde, De som Formand i Sø- og Handelsretten i 14 Aar har beklædt med den største Ære, sker dette jo ikke, fordi De vil

søge den Hvile, som Deres igennem en lang Aarrække stadige, pligtopfyldende og strenge Arbejde berettiger Dem til. Tværtimod staar De endnu trods Alderens Aar med ganske usvækket Kraft og Arbejdsiver, og vi udtaler derfor vor dybe Beklagelse over, at Forholdene har formet sig saaledes, at vort inderlige Ønske om at beholde Dem imellem os som Rettens Leder ikke har kunnet ske Fyldest.

Vi har, kære Hr. Retsformand, i disse forløbne Aar lært at skatte Dem som den retsindige, altid sandhedssøgende, skarpsindige, samvittighedsfulde og utrættelige Dommer, hvem intet Arbejde var for tungt, ingen Vej for lang, naar De formodede derved at kunne bidrage til Retfærdighedens Fremme.

Vi har lært at skatte Deres enestaaende Erfaring og omfattende Kendskab til Rettens Virksomhed, hvilket ved Sagernes Afgørelse gav Deres Mening en særlig Vægt; men samtidig erindreri vi med Glæde Deres Respekt for afvigende Opfattelser hos os, Deres Kolleger.

Vi har endelig lært at skatte Deres elskværdige Personlighed, som har givet sig lødigt Udtryk i Deres Forhold til os som Vejleder og som Ven; vi bevarer det i taknemlig Erindring.

For alt dette takker vi Dem oprigtigt og hjærteligt; de Aar, vi har arbejdet under Deres Førerskab, efterlader hos os alle ublandet gode Minder om Dem og om Deres Virken her i Sø- og Handelsretten.

Vort inderlige Ønske er, at der endnu maa være forbeholdt Dem mange lyse og lykkelige Dage.

Kjøbenhavn, d. 30. April 1905.

Svitzers Bjærgningsentreprise, der i adskillige Aar har haft Bjærgningsdamperen „Danmark“ stationeret i Middelhavet, vil nu for at imødegaa Konkurrence stationere endnu et Skib, nemlig „Em. Z. Svitzer“, i Middelhavet. „Em. Z. Svitzer“, der føres af Premierløjtnant Silfverberg, afsejlede d. 27. April fra Kjøbenhavn; det vil faa Station i Marseille, medens „Danmark“ skal stationeres i Messina.

Konsul C. Th. Malling i Aalborg er afgaaet ved Døden. Han var Stedsøn af forlængst afdøde Skibsreder H. P. Prior her i Byen og arbejdede sammen med denne ved Anskaffelsen af de Dampskibe, der blev Grundlaget for Det forenede Dampskibsselskab. Malling blev derefter Ekspeditør i Aalborg for de af Skibene, der gik i Fart mellem Kjøbenhavn og Limfjordsbyerne. Senere blev han D. F. D. S.s Ekspeditør for Selskabets indenlandske Ruter, hvilken Stilling han beklædte, indtil han for faa Aar siden trak sig tilbage paa Grund af Svagelighed. Malling var en i høj Grad afholdt og anset Mand, der har indtaget en fremskudt Plads i Aalborgs kommercielle og kommunale Liv.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart afholdt d. 28. April d. A. sit Aarsmøde her i Byen, paa hvilket forelagdes Repræsentationens Aarsberetning for 1904. Til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar genvalgte Skibsreder D. Torm, til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgte for samme Tidsrum Direktør J. Brandt og Kaptajn Jacob Holm.

## Højesteretsdom.

Ved Sø- og Handelsretsdøm af 10. Juni 1904 blev „Dansk Skibs-Restaurationsforening“ paa Foranledning af det Offentlige idømt en Bøde af 100 Kr. til Bombebøssen for Overtrædelse af Lov om Forhyringsagenter m. m. af 12. April 1892.

Sagens Omstændigheder er i Korthed følgende: I 1898 skete en Sammenslutning af to Restauratørforretninger, af hvilke den ene siden 1874 skal have drevet Engageringsvirksomhed indenfor sin Branche. Til denne Sammenslutning knyttedes den samtidig oprettede Skibs-Restaurations Forening, der da overtog Engageringsvirksomheden, som i Følge Foreningens Love gratis skulde anvise Pladser i Restaurationsfaget om Bord.

Paa Grundlag af denne Virksomhed, der formentes at være i Strid med § 1 i Lov om Forhyringsagenter, anlagde det Offentlige Sag mod Foreningen ved dennes Bestyrelse og fik ved Sø- og Handelsretten Medhold i Dommen, der udtalte, at der forelaa en Overtrædelse af den nævnte Lov, med mindre de af Foreningen anviste og anbragte Folk ikke maatte siges at kunne henregnes under Betegnelsen „Søfolk“.

Men hertil maatte de efter Rettens Mening antages at kunne og skulle henregnes; ganske vist hørte de paa-gældende i alt Fald for en stor Del ikke til det egentlige Skibsmandskab, jfr. § 108 i Søloven, men dog var de ikke blot i Følge nævnte Paragraf underkastet Bestemmelserne om god Orden og Skik, men Sølovens Bestemmelser om Antagelse og Afskedigelse. Lønningsforhold og Straf maatte antages i det hele at skulle komme til Anvendelse paa dem, og de maatte derfor ogsaa i det her omhandlede Forhold blive at betragte som „Søfolk“.

Sø- og Handelsrettens Dom indankedes af Bestyrelsen af „Dansk Skibs-Restaurationsforening“ for Højesteret, der ved kongeligt Reskript bemyndiges til at tage Sagen under Paakendelse uanset Bødens Størrelse.

Ved Højesteretsdommen, der afsagdes d. 27. April d. A., kuldkastrades Sø- og Handelsrettens Dom:

Som udtalt i den indankede Dom angaar Forbudet i Lov om Forhyringsagenter m. m. af 12. April 1892 § 1 Antagelsen af „Søfolk“, og hverken efter Lovens øvrige Indhold eller dens Forhistorie haves der Føje til at forstaa nævnte Ord i denne særlige Lov som sigtende til andre Personer end dem, der kan henregnes til det egentlige Skibsmandskab, jfr. Sølovens § 108. Den tiltalte Forening kan derfor ikke ved den i Dommen ommeldte Virksomhed anses at have overtraadt førstnævnte Lov og vil allerede af den Grund være at frifinde, hvorhos Sagens Omkostninger for Sø- og Handelsretten bliver at udrede af det Offentlige, der ligeledes vil have at betale til Appellanten, der har indbragt Sagen her for Retten, Processens Omkostninger for Højesteret med 100 Kr. og i Salær for Højesteret til Højesteretssagfører Bagger 60 Kr.

## Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1904, der nu er fremkommen, udviser, at de samme otte Foreninger har været indmeldt i Repræsentationen i det forløbne Aar som i det nærmest foregaaende, nemlig: Dansk Dampskibsrederi-Forening, Dansk Navigatørforening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipperforeningen i Kjøbenhavn og Sømandsforeningen.

Forretningsudvalget bestod af: Skibsreder D. Torm, Formand, Skibsreder Ad. Carl, Næstformand, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Maskinmester A. J. Berg, Direktør J. Brandt og Kaptajn Jacob Holm.

I Anledning af Kommandør N. Jacobsens Udtræden af Repræsentationen d. 16. April f. A. har denne bragt ham en varm Tak for hans Virksomhed indenfor Repræsentationen fra dennes Oprettelse. Ligeledes minder Beretningen om Kommandør P. F. Giødesens Død i Januar d. A., og Repræsentationen beklager ogsaa i ham at have mistet et virksomt og interesseret Medlem.

Blandt det, der i Aarets Løb har været Genstand for Behandling, skal vi anføre følgende Punkter:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. har i Aarets Løb atter givet Anledning til Forhandlinger med Indenrigsministeriet. Paa Foranledning af en Skrivelse fra Politidirektøren i Kjøbenhavn til Ministeriet, som af dette er bleven tilstillet Repræsentationen, har denne afgivet en Betænkning gaaende ud paa, at der udarbejdes særlige Blanketter til Brug ved Synsforretninger over Motorbaade, og i Overensstemmelse med Marineministeriet anbefalet at lade Udkast til saadanne Blanketter udarbejde i et Udvalg. Siden Loven traadte i Kraft, har der imidlertid vist sig at være en Del Mangler baade ved Loven og ved de dertil hørende administrative Bestemmelser, i Anledning af hvilke Repræsentationen paa Ministeriets Anmodning har angivet og motiveret en Række Ændringer, hvorfor Repræsentationen har henstillet til Ministeriet at lade et Udvalg behandle hele Spørgsmaalet under et. Indenrigsministeriet har derefter under 5. Novbr. f. A. nedsat et saadant Udvalg under Forsæde af Underdirektør ved Orlogsverftet A. H. M. Rasmussen. Udvalget bestaar af de af Repræsentationen indstillede Medlemmer, Skibsreder Torm, Maskinmester Berg og Inspektør Chr. Olsen samt Maskiningeniør ved Fyrvæsenet J. Schrøder, Cheferne for Fiskeriinspektionsskibene, Cand. polyt., Maskininspektør H. Tuxen og Sekretær hos Indenrigsministeren F. Martensen-Larsen.

Det stadig lige aktuelle Spørgsmaal om de ny Lodstakster har atter i det forløbne Aar givet Anledning til indgaaende Forhandlinger mellem Marineministeriet og Repræsentationen.

I Maj f. A. meddelte Ministeriet, at Taksterne nu havde fungeret saa længe, at man formentlig kunde bedømme deres Virkninger, og at Ministeriet, der tilsigtede at revidere Taksterne, derfor ønskede at faa tilstillet det af Repræsentationen hertil indsamlede Materiale. Fra Dampskibsrederi-Foreningen var indkommet en Skrivelse, hvoraf det bl. a. fremgik, at Det forenede Dampskibsselskabs Skibe i regelmæssig Fart i Løbet af et Aar, regnet fra 1. April 1903, skønnedes at have betalt c. 45 pCt. mere i Lodspenge efter de ny Takster, end de vilde have haft at betale efter de gamle. Endvidere var behandlet Spørgsmaalet om Forskellen mellem Sommer- og Vintertakster og draget en Sammenligning mellem danske og engelske Lodstakster. Sejlskibsrederi-Foreningen pegede navnlig paa den betydelige Forhøjelse i Lodspengene for en Række Farvandes Vedkommende, og at særlig de mindre Skibe, der snarere maatte vente at faa lavere Lodstakster, herigennem havde faaet en forøget Byrde. Repræsentationen sluttede sig i sin Indstilling til Ministeriet til disse Opfattelser og betonedes dels, at en almindelig Revision af Lodstaksterne var paakrævet, og dels, at Spørgsmaalet om Henlæggelse af Lodsvæsenet for en Del Havnes Vedkommende under de kommunale Myndigheder burde gøres til Genstand for Undersøgelse af Hensyn til den forestaaende Revision af Lodsloven.

Fra Ministeriets Side blev der herimod gjort gældende, at Forskellen mellem Sommer- og Vintertakster var fastsat ved Lov, og at en Sammenligning mellem engelske og danske Takster, naar tilstrækkeligt Hensyn toges til den lodsede Vejlængde, viste, at Lodspengene pr. engelsk mile i Gennemsnit for hele Aaret efter dansk Takst var 2,91 Kr., men efter engelsk Takst 3,20 Kr.

Videre forment Ministeriet, at ogsaa Skibsfarten havde erkendt, at de tidligere Takster var for lave — nogen almindelig Revision saa Ministeriet ikke tilstrækkelig Grund til at foretage, om det end maatte erkendes, at der for enkelte Farvandes Vedkommende havde vist sig at være Grund til at foretage Nedsættelser. De til Rederiforeningerne indkomne Klager burde være bleven indsendt til Ministeriet, fordi de ved at paapege bestemte Tilfælde kunde have været til Nytte for Kommissionen til Revision af Lodstaksterne. Angaaende Spørgsmaalet om Lods-væsenets delvise Overgang til Kommunerne mente Ministeriet endelig, at Overlodserne ved deres jævnlige Inspektionsrejser havde faaet et langt større Kendskab til de forskellige lokale Forhold, end de kommunale Myndigheder vilde kunne erhverve sig.

Repræsentationen tog heraf Anledning til indgaaende at motivere sin Stilling. En Sammenligning mellem Lods-pengene i Danmark og England viste, at disse sidste var lavere, naar Hensyn toges til alle Forhold; det maatte saaledes bl. a. erindres, at der var betydelig Forskel paa f. Eks. at lodse et Skib fra Gravesend til London og at lodse et Skib fra Søen og ind til Randers eller Aalborg. Skibsfarten havde vel erkendt, at der burde indføres en anden Beregningsmaade af Lodsafgifterne, og at der herved burde tilstræbes en anden Fordeling af disse, men ingensinde, at de tidligere Lodstakster var for lave. Man havde af de ny Takster ventet en rimelig Forhøjelse for de større Skibe og en Nedgang for de smaa Skibe, men til Gengæld havde man faaet en gennemgaaende og som Regel betydelig Forhøjelse, der særlig overfor de smaa Skibe maatte anses som ubillig paa Grund af de vanskelige økonomiske Forhold, hvorunder disse arbejder.

Repræsentationen har indsendt til Ministeriet de indkomne Klager over Lodstaksterne i en Række Farvande, og de fleste af disse Klager er ledsagede af positive Oplysninger, gennem hvilke Forhøjelsen paavises; forøvrigt henviste Repræsentationen til den af Sejlskibsrederiforeningen fremsatte Udtalelse, at Lodsvæsenets Administration nu har eller vil kunne fremskaffe det fornødne Materiale til den paatænkte Revision, bl. a. ved de for hver Lodsning indsendte Duplikat-Bilag. Selve Beregningen af Taksterne maatte kunne foretages paa simple Maade, i hvilken Henseende netop det engelske System kunde tages til Mønster. Med Hensyn til Spørgsmaalet om kommunale Lodserier maatte Repræsentationen endelig overfor Ministeriet fastholde den Opfattelse, at Sagen burde gøres til Genstand for en nøje Undersøgelse.

Repræsentationen har ladet sig det være magtpaaliggende gennem sin Beretning at klarlægge for Offentligheden de af Skibsfarten og Ministeriet indtagne Standpunkter i denne Sag og haaber, at det maa lykkes at overbevise Ministeriet om Rigtigheden af de Anker, der af Skibsfarten er rejst mod de ny Lodstakster.

Fra Justitsministeriet har Repræsentationen modtaget til Udtalelse et Andragende fra Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation om Indførelse af en nordisk Lov om Konnossementsklausuler („Harter Act“). (Se „Dansk Søfartstidende“ for 23. Juni 1904).

I Anledning af Loven om Rederes Forpligtelse til at meddele statistiske Oplysninger har Repræsentationen haft Lejlighed til at udtale sig om et af Statens statistiske Bureau fremsat Forslag til de nærmere Forskrifter vedrørende Loven, hvilket Forslag Repræsentationen i det væsentlige har kunnet tiltræde.

De tidligere indledede Forhandlinger med Havnekaptajnen i København angaaende ændrede Regler for Besejlingen af Løbene til Københavns Havn er i Aarets Løb bleven fortsat og har ført til en Bekendtgørelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder om Ændring i Havnereglementet.

Spørgsmaalet om en eventuel Uddybning af Dragør Bro i Drogden er i det forløbne Aar af Marineministeriet bleven forelagt Repræsentationen til Udtalelse med Tilføjelse, at Ministeriet selv maatte anse det for tvivlsomt, om en Uddybning ud over 24 Fod (som foreslaaet i Lovforslaget) vil være til Gavn for de danske, specielt de københavnske, Handelsinteresser, bortset fra at den sandsynligvis i betydelig Grad vilde influere paa Landets militær-politiske Forhold.

Repræsentationen begrænsede i sit Svar af fyldige Grunde Sagen til at omfatte Uddybningens Betydning for dansk Skibsfart alene og fandt, at dennes Krav i det væsentlige vilde være tilfredsstillende ved en Uddybning til 24 Fod, hvorimod en Uddybning til 28 Fod paa det nærværende Tidspunkt vil ramme Størsteparten af den danske Handelsflaade haardt ved at lette store Skibe Adgangen til Østersøen. Et af tre Medlemmer bestaaende Mindretal indenfor Repræsentationen har dog ønsket at fremhæve for Ministeriet, at der allerede nu eksisterer to Søveje med 28 Fods Dybde til Østersøen, hvorfor Konkurrencen med de store Skibe maa anses som værende i fuldt Maal til Stede; desuden vilde en eventuel Uddybning af Flinterenden fra svensk Side medføre et betydeligt Tab for København. Selv bortset herfra vilde imidlertid Mindretallet af almindelige Grunde tilraade en Uddybning til 28 Fod.

Da Posten som Mønstringsbestyrer i København var bleven ledig i Januar d. A. ved Kommandør Giødensens Død, fremsatte Repræsentationen i Skrivelser til Justits- og Indenrigsministeriet de Betragtninger, der i særlig Grad talte for, at Stillingen blev besat med en Mand af Handelsflaaden og da nærmest en Mand, der var fortrolig med Forholdene i Dampskibene af Hensyn til den overvejende Dampskibstrafik.

Under 27. Februar d. A. har Ministeriet derefter ansat fhv. Dampskibsfører P. E. Glahn som Mønstringsbestyrer i København.

I Anledning af et Andragende fra The Engelhardt collapsible life boat Co. til Indenrigsministeriet har Repræsentationen haft Lejlighed til at udtale sig om den af Kaptajn Valdemar Engelhardt konstruerede Redningsbaad. Repræsentationen kunde dog ikke i alle Henseender støtte Andragendet, der bl. a. gik ud paa, at Baaden maatte blive anerkendt som Redningsbaad til danske Skibe i udenrigs Fart, men udtalte samtidig, at den sammenklappelige Baad maatte anses som et fortrinligt Flydemiddel.

Fra Indenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget til Erklæring et Andragende fra Udvalget til Opførelse af en Sømandshøjskole i Svendborg om et Tilskud af Statskassen til denne Skoles Opførelse og et aarligt Tilskud til dens Drift. Repræsentationen har i sit Svar betonet, at den sympatiserer med Tanken om at skaffe Søfolk Adgang til god og billig Undervisning, men at den ikke fandt det heldigt, at dette Formaal knyttedes sammen med en Virksomhed med et ganske andet Maal, nemlig Sømandsmissionen. Den Gerning, der her var Tale om, kunde maaske ret naturligt tilfalde Navigations-skolerne, hvis Forhold jo netop for Tiden var under Overvejelse. Repræsentationen turde i hvert Fald ikke tilraade Staten at træde til med økonomisk Støtte paa det foreliggende Grundlag, men vilde finde det naturligt, om Staten ydede den projekterede Skole sin Støtte, naar denne var oprettet og havde vist sig at svare til sin Hensigt.

Med Hensyn til Toldforhold i russiske Havne henleder Repræsentationen atter Opmærksomheden paa, at flere danske Skibe er bleven idømt Bøder i St. Petersburg Tolddistrikt for Deklarationer, der ikke opfylder Betingelserne i „Reglement angaaende Indførslen af udenlandske Varer“, hvilke Vanskeligheder oftest vilde

kunne undgaas, naar Skibene i Tide gennem deres Mæglerere forskaffede sig de fornødne Blanketter og Reglementer.

I Aarets Løb har Repræsentationen gjort Skridt til at søge hidført en Centralisering af Søfarts-sagernes Administration, idet den har rettet en Henvendelse herom til Regeringen. Det uheldige i den nuværende Ordning er saa almindelig bekendt, at Repræsentationen har fundet det tilstrækkeligt som Eksempel blot at nævne et Omraade, nemlig de Anliggender, der vedrører Søværningen, Navigations- og Maskinistundervisningen, hvor Manglerne ved den bestaaende Tilstand i de sidste Aar har været særlig følelige. Af flere Grunde har Repræsentationen ment, at den Myndighed, hvorunder alle Søfartens Sager eller dog saa mange af dem som muligt burde samles, naturligst maatte blive Indenrigsministeriet, og den henviser yderligere til Udtalelser i samme Retning fra to af Regeringen nedsatte Kommissioner (af 6. November 1886 og 14. November 1899).

Repræsentationen har derefter fra Konsejlspræsidiets modtaget et Svar, der stiller Gennemførelsen af Skibsfartens Ønsker i denne Retning i Udsigt.

Efter at Repræsentationen gennem en Række Aar har taget til Orde for, at den Skibsfarten paahvilende Konsulatafgift ophæves, har Regeringen i Aarets Løb forelagt et Lovforslag om Nedsættelse af Konsulatafgiften. I Anledning af dette Forslag har Repræsentationen ment at burde frembæve for Regering og Rigsdag, at Skibsfartens Krav stedse maatte lyde paa fuldstændig Ophævelse af Afgiften, og derom rettet en Henvendelse til Lovgivningsmagten. (Se „Dansk Søfartstidende“ for 24. November 1904.)

Forslaget blev imidlertid til Lov i den af Regeringen forelagte Skikkelse, men Repræsentationen forventer, bl. a. i Henhold til de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger, at det Tidspunkt ikke vil være fjernt, hvor Skibsfartens Krav i denne Retning fuldt ud imødekommes.

Et stort og betydningsfuldt Arbejde har Repræsentationen som bekendt i en Række af Aar udrettet vedrørende Spørgsmaalet om Søfolks Ulykkesforsikring, og Beretningen omtaler derfor med Tilfredsstillelse det af Regeringen d. 11. Oktober f. A. forelagte Lovforslag om denne Sag. Ganske vist hvilede Regeringens Forslag ikke i alle Henseender paa det af Repræsentationen angivne Grundlag, men det betegnede dog saa store Indrømmelser til de fra Skibsfartens Side opstillede Krav, at Repræsentationen ikke mente at burde tage til Orde mod dets Hovedbestemmelser. Derimod har Repræsentationen fundet sig foranlediget til at rette en Henvendelse til det af Folketinget nedsatte Udvalg angaaende forskellige af Forslagets Enkeltheder og en mere omfattende Statsunderstøttelse til Sejlskibene end den i Lovforslaget anførte (se „Dansk Søfartstidende“ for 24. November 1904). Samtlige de af Repræsentationen heri foreslaaede Ændringer blev tiltraadt af Udvalget, og Lovforslaget blev efter nogle faa yderligere Ændringer fra Rigsdagens Side ophøjet til Lov under 1. April d. A.

Beretningen gennemaar derefter Hovedbestemmelserne i den saaledes vedtagne Lov — hvad der iøvrigt her ikke vil være nogen Grund til at komme nærmere ind paa — og fremhæver med Tilfredsstillelse, at denne adskiller sig i meget væsentlige Henseender fra det Udkast, paa hvilket Forhandlingerne paabegyndtes i 1902, og at Loven tør forventes at blive nogenlunde tilfredsstillende for saa vel Rederne som de forsikrede, om end Repræsentationen stadig maa fastholde Berettigelsen af det af den angivne Grundlag for Sagens Ordning. Som en absolut Fordel ved Loven nævner Beretningen, at den ikke foregriber den organiserede og ved Bidrag fra Rederne, Søfolkene og Staten tilvejebragte Syge- og Ulykkesforsørgelse for danske Søfolk, som Repræsen-

tationen har taget til Orde for, og som det fremdeles er dens Haab at se gennemført.

Endelig har Repræsentationen umiddelbart forinden Beretningens Afslutning fra Sejlskibsrederi-Foreningen modtaget en Fremstilling angaaende de Regler, hvorefter Beskatning af Aktieselskaber, der driver Fart med Sejlskibe, foregaar i Henhold til Lovene af 15. Maj 1903 om kommunal Beskatning og Indkomst- og Formueskat til Staten. Foreningen anmoder derhos Repræsentationen om at søge gennemført en Fortolkning af disse Regler, hvorved Bestemmelserne om „ordinære Afskrivinger“ og Fradrag for Fortjeneste i Udlandet kommer Skibsfarten til Gode i fuld Udstrækning, samt at en saadan Fortolkning maa blive bragt i Anvendelse af samtlige Ligningsmyndigheder.

Sagen er endnu ikke behandlet af Repræsentationen, men Beretningen anser det for sandsynligt, at der vil blive gjort Skridt fra Repræsentationens Side i den af Foreningen ønskede Retning.

## Nord- og Østersøfarten.

### Newcastle Chamber of Commerce og Rederkonferencen.

Aarsmødet i Newcastle Handelskammer den 28. April fik i Følge „Shipping Gazette“ stærkt forøget Interesse ved, at Fragtsammenslutningen i Østersøfarten blev taget op til Diskussion.

Efter at Handelskamrets Aarsberetning paa Forslag af Formanden var bleven godkendt, foreslog Mr. Thomas Bell af Firmaet Pyman, Bell & Co. i Tilslutning til denne at vedtage en Protest imod Fragtsammenslutninger, med den Motivering, at disse øvede en skadelig Indflydelse paa en af Landets Handelsgrene. Mr. Bells Forslag, der tydelig tog Sigte paa Sammenslutningen i Nord- og Østersøfarten og dens Virkninger paa Trælasthandelen, gav Anledning til en livlig Diskussion, der ikke gav Plads for nogen Tvivl angaaende Berettigelsen af den nævnte Sammenslutning, og da Forslaget blev sat under Afstemning, blev det forkastet med betydelig Majoritet.

Newcastle har, væsentligst gennem Mr. Thomas Cairns, taget levende Del i Københavns Konferencen, og det er i Grunden unødvendigt at gøre opmærksom paa, at Nordenglands Tramp-Redere absolut har stillet sig paa Mr. Cairns Side under Bestræbelserne for at hidføre rimeligere Fragtrater i Østersøfarten, men paa den anden Side er det ret naturligt, at Trælast-Importørerne har deres eget Syn paa denne Sag, og at dette ikke falder sammen med Redernes. Mr. Bells Mening var den, at Forsøget paa at hæve Fragtraterne havde haft en forstyrrende Indflydelse paa Handelen, og at ethvert Forsøg, der gik ud paa at svække den almene Lov om Tilbud og Efterspørgsel, hvilede paa et forkert Grundlag og følgelig kun kunde misbilliges af Handelskammeret — en Opfattelse, som dette dog, som den ovenfor anførte Afstemning viser, absolut ikke kunde dele. En Række Talere pointerede udtrykkelig, at Østersø-Sammenslutningen ikke var nogen „Ring“, men blot en Forening med det Formaal at hindre de for denne Fart ødelæggende Misbrug (Fragtspekulation) og at holde Fragterne paa et Niveau, der dog holdt en Mulighed aaben for nogen Fortjeneste.

Vel bør, tilføjer Bladet, de betydningsfulde Principer for Frihandel og aaben Konkurrence opretholdes, hvad ogsaa Mr. Bell har krævet, men disse Principer bør ikke misbruges af Købmændene og deres Mæglere til at tvinge Fragterne ned paa det urimelige Niveau, som de i de senere Perioder har været paa. Skibsrederne forsynder sig ikke mod Frihandelsprincippet ved

at gøre Fordring paa Fragter, til hvilke Skibene kan holdes i Fart, og Newcastle Handelskammer har med Rette forkastet Forslaget om Misbilligelse, thi naar alt kommer til alt, er det dog kun Frihandel at indrømme en Klasse Spillerum til at skaffe sig sit Arbejde betalt, og man nødes til at erkende, at der er Forskel paa en omhyggelig organiseret „Ring“, der tilsigter et Monopol, og en Forening, hvis Maal er Selvforsvar.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 81/1903, afsagt d. 26. April 1905. H. Petersen af Marstal som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet „Gæa“ mod Grosserer H. Bagger.

I Følge et d. 18. Maj 1903 dateret Certeparti befragtede Indstævnte, Grosserer H. Bagger, Dampskibet „Gæa“, ført af Kaptajn Knudsen og tilhørende Dampskibsselskabet Gæa, for hvilket Sagsøgeren, Hr. H. Petersen, er korresponderende Reder, til at føre en Ladning Kartoffler fra Aalborg til Hull, London eller Stockholm. Ladningen skulde indlades og losses i tilsammen 3 Arbejdsdage (Søn- og Helligdage undtagne) og 5 Overliggedage, for hvilke sidste der skulde erlægges 4 £ pr. Dag, at betale Dag for Dag. Efter at Kartofflerne var indladede i Aalborg, hvortil der, hvad der er Enighed om, maa regnes at være medgaaet én Dag, afsejlede „Gæa“ d. 1. Juni 1903 efter Indstævntes Bestemmelse til London, hvortil det kom d. 6. Juni om Aftenen efter en besværlig Rejse, idet blandt andet Kedlen blev beskadiget, saa at Skibet maatte bugseres den sidste Del af Rejsen. I London legitimerede en Hr. Daniels sig som den, der skulde have Ladningen, men han nægtede paa Grund af formentlige Mangler ved Kartofflerne at modtage dem, og først efter at der var telegraferet til Indstævnte derom, gav Hr. Daniels Ordre til, at Losningen skulde begynde d. 9. Juni om Morgenen, hvad der ogsaa skete. Det gik imidlertid meget langsomt med Arbejdet, fordi Hr. Daniels lod Kartofflerne sortere og tælle i Lasten og vedblev dermed trods Forestillinger fra Kaptajn Knudsens Side. Indstævnte kom til Stede i London, medens Losningen stod paa, og udtalte sin Misfornejelse med den Maade, hvorpaa den foregik, samt lovede at tale med Hr. Daniels derom. Der skete dog ingen Forandring. Arbejdet trak paa den Maade ud, og imidlertid blev Kartofflerne fordærvede i Skibet. Den 22. Juni meddelte Hr. Daniels skriftligt Kaptajn Knudsen, at han ikke vilde have de endnu ikke udlossede Kartoffler, fordi disse var i en elendig Tilstand, og Kaptajnen fik samtidig gennem vedkommende Skibsmægler Ordre til at gaa til Søs og kaste Resten af Ladningen over Bord, hvilken Ordre, efter hvad der er anført i Skibsdagbogen, angaves at komme fra Hr. Daniels. Arbejdet ved Losningen standsede derpaa, og Kaptajn Knudsen lod ved en Bugserdamper „Gæa“, der paa Grund af den skete Skade ikke kunde bevæges ved egen Kraft, slæbe ud til Havet, hvor Restladningen blev kastet over Bord. Da dette Arbejde d. 23. Juni om Morgenen var til Ende, blev „Gæa“ bugseret til et Skibsværft i London, hvor Skibet skulde repareres. I Arbejds løn til de 5 Mand, som udførte Arbejdet med at kaste Kartofflerne over Bord, blev der udbetalt 3 £ 15 sh., og Udgiften til Lodspenge og Bugsering beløb sig til ialt 19 £ 4 sh. 6 d. Det maa antages, at der derefter blev afkrævet Hr. Daniels, som efter Overenskomst med Kaptajn Knudsen havde undladt at betale Overliggedagspenge fra Dag til Dag, saadanne, og at Hr. Daniels derhos blev opfordret til at erstatte Skibet de ovennævnte Udgifter, men at han intet betalte, fordi der ikke kunde opnaas Enighed om, hvor meget han skulde tilsvare. Det ses endvidere, at

Sagsøgeren har henvendt sig til engelske Advokater for at faa Fordringen inddrevet hos Hr. Daniels ad retlig Vej, men dette blev opgivet efter Sagsøgerens Anbringende, fordi det viste sig, at Hr. Daniels i Virkeligheden var Indstævntes Agent. Der skal derved være paaført Sagsøgeren en Udgift af 5 £ 10 sh. 6 d.

Sagsøgeren paastaar nu som korresponderende Reder for „Gæa“ her under Sagen Indstævnte tilpligtet dels at betale Overliggedagspenge for 12 Dage fra d. 11. til d. 22. Juni med 4 £ pr. Dag eller 48 £, dels at refundere de ovennævnte Beløb af 3 £ 15 sh., 19 £ 4 sh. 6 d. og 5 £ 10 sh. 6 d., samt sig tilkendt Renter af det samlede Beløb, 76 £ 10 sh., 5 pCt. p. A. fra Stævningens Dato d. 16. November 1903. Indstævnte paastaar sig frifunden, subsidiært mod Betaling af 21 £ 3 sh. 9 d.

Indstævnte har under Anbringende af, at Hr. Daniels optraadte som Køber af den omhandlede Ladning Kartoffler, hævdede, at Sagsøgeren, for saa vidt han paa „Gæas“ Vegne har Krav paa Overliggedagspenge og Godtgørelse for Udgifter, med Hensyn til dette Krav maa holde sig til Hr. Daniels som Ladningsmodtager. Det maa imidlertid efter de af Sagsøgeren tilvejebragte Oplysninger i Forbindelse med Indstævntes paa dette Punkt tilbageholdne Procedure antages, at Hr. Daniels i Virkeligheden var Indstævntes Kommissionær med Hensyn til Ladningen, saaledes at han skulde søge denne solgt for Indstævntes Regning og var berettiget til ved Opgørelsen af det derved opstaaede Mellemværende at føre Indstævnte til Last, hvad han i Egenskab af Ladningsmodtager kom til at udrede til Skibet og, da Indstævnte under denne Forudsætning vilde blive beriget paa Rederiets Bekostning, dersom dette mistede ethvert Krav paa, hvad det med Rette kunde fordre hos Ladningsmodtageren, findes Sagen efter Søløvens § 158 rettelig anlagt mod Indstævnte som Befragter. Det er derhos uden Føje, naar Indstævnte har villet gøre gældende, at han efter Certepartiet i alt Fald kun skulde betale for 5 Overliggedage; thi, da Forsinkelsen med Losningen udelukkende skyldtes Hr. Daniels, og da denne efter det anførte maa antages at have handlet paa Indstævntes Vegne, maa Indstævnte bære det hele af Forsinkelsen følgende Ansvar. Idet nu Tiden fra d. 9. til d. 22. Juni medgik til Losningen, uden at det kan antages, at der samtidig er foretaget Reparationer af Skibet, og da Sagsøgeren har regnet d. 9. og 10. Juni som Liggedage, findes hans Krav paa Overliggedagspenge for de øvrige 12 Dage berettiget. Hvad dernæst angaar den øvrige Del af Fordringen, bemærkes det, at Føreren af „Gæa“ maatte være berettiget til at skaffe den fordærvede Restladning ud af Skibet, og, hvis Ordren om at gaa til Søs og kaste Kartofflerne over Bord ikke stammede fra Hr. Daniels, hvad Indstævnte har benægtet, har Hr. Daniels i alt Fald ikke anvist Føreren nogen anden Udvej, og det er antageligt, at Sundhedspolitiet, som af Sagsøgeren anført, ikke har villet tillade, at Kartofflerne blev udlossede ved Skibets Liggeplads i Havnen. Indstævnte findes herefter at burde betale det Beløb af 3 £ 15 sh., der blev udgivet som Arbejds løn til de Folk, som kastede Kartofflerne over Bord. Af Udgiften til Lods- og Bugserpenge findes Indstævnte derimod under Hensyn til, at denne Udgift stod i Sammenhæng med den Skade, Skibet havde lidt paa Rejsen til London, og som nødvendiggjorde, at det maatte vende tilbage til Havnen for at faa Kedlen istandsat, kun at burde tilsvare Halvdelen eller 9 £ 12 sh. 3 d.

Idet Sagsøgeren derhos ikke har godtgjort sin Berettigelse til af Indstævnte at fordre Godtgørelse for de Udgifter, der foranledigedes ved hans Henvendelse til de engelske Advokater, bliver Resultatet, at Indstævnte vil have at betale Sagsøgeren ialt 61 £ 7 sh. 3 d. med Renter deraf som paastaet.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaar sig tilkendt, findes efter Omstændighederne at burde ophæves.



Dom i S. S. Nr. 104/1904, afsagt d. 26. April 1905. Grosserer V. Lund mod Firmaet Hecksher & Søn.

Den 19. Juli f. A. indkom Dampskibet „Thasos“ i Københavns Frihavn med en Ladning Majs til Sagsøgeren, Grosserer V. Lund. Udlosningen, der for Sagsøgeren blev foretaget af Københavns Frihavnsaktieselskab, tog sin Begyndelse Onsdag Morgen d. 20. Juli, og Liggedagene vilde først udløbe Onsdag Middag d. 3. Avgust. Sagsøgeren indledede Forhandlinger med Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn, der optraadte som Agenter for Skibets Rederi, om at dette skulde yde ham en Godtgørelse, saafremt Skibet blev udlosset, før Liggedagene udløb, og, da Forhandlingerne ikke straks førte til Overenskomst, lod Sagsøgeren d. 22. Juli Arbejdet med Losningen standse. Den 26. Juli blev Sagsøgeren efter gentagne Konferencer med de Indstævnte og Skibets Fører enig med sidst nævnte om, at der skulde ydes ham en Godtgørelse af 20 £, hvis han lod Skibet udlosse til Fredag Aften d. 29. Juli. Arbejdet blev derpaa genoptaget d. 27. Juli, men samme Dags Eftermiddag fik Sagsøgeren Meddelelse fra Overforvalteren i Frihavnen om, at Udlosningen tidligst vilde være tilendebragt Lørdag Aften d. 30. Juli, og tilskrev straks de Indstævnte derom. Disse tilskrev saa d. 28. Juli Sagsøgeren, at de betragtede Tilbudet om en Godtgørelse af 20 £ som bortfaldet. Den 29. Juli om Eftermiddagen meddelte Overforvalteren i Frihavnen Sagsøgeren, at der endnu resterede 1,500 Tønder af Skibets Ladning, hvorefter Sagsøgeren anmodede Forvalteren om ikke at udlosse Damperen før efter nærmere Ordre fra ham. Den følgende Dag om Morgenen meddelte Overforvalteren, at han havde taget fejl, idet der kun var 3—400 Tønder tilbage, og spurgte, om han maatte udlosse disse; men dertil svarede Sagsøgeren „Nej“. Kort efter indfandt Føreren af „Thasos“ sig med en hos de Indstævnte ansat Kontorist paa Sagsøgerens Kontor og anmodede denne om at lade Damperen udlosse i Løbet af Dagen. Sagsøgeren erklærede sig villig dertil mod en Godtgørelse af 30 £, men de to Herrer erklærede, at de ikke uden Konference med de Indstævnte kunde modtage dette Tilbud. Der fandt derpaa ikke videre Forhandling Sted, men Skibet blev desuagtet samme Dag udlosset, efter at de Indstævnte havde tilstillet Frihavnsaktieselskabet en saalydende Skrivelse:

„I Følge Ordre fra Rederiet for denne Damper beder vi Dem om efter Udløbet af Arbejdstiden i Dag (Lørdag) at opløse og oplægge i Skibets Navn det eventuelt i Skibet værende lille Restparti af Ladningen. Paa Rederiets Vegne indestaar vi Dem herved for alle Følger af denne Ordre.“

Efter Udlosningen afsejlede „Thasos“ fra Frihavnen Lørdag Aften eller Søndag Morgen d. 31. Juli.

Da Sagsøgeren mener, at de Indstævnte har handlet retsstridigt ved paa denne Maade at foranledige Skibet udlosset imod hans Ordre og derved afskære ham fra at erholde en Godtgørelse for at udlosse dette, før Liggedagene udløb, paastaar han her under Sagen de Indstævnte tilpligtede til at betale ham en Erstatning derfor af 30 £ med Renter af Beløbet 5 pCt. p. A. fra Forligsklagens Dato d. 6. September 1904. De Indstævnte paastaar sig frifundne.

Selv forudsat, at Sagsøgeren har været berettiget til at formene Skibet at udlosse, før Liggedagene udløb, ogsaa naar Losningen, som Tilfældet var, udførtes efter Rederiets Foranstaltning og for detses Regning, skønnes det ikke, at de Indstævnte har paadraget sig noget Ansvar overfor Sagsøgeren ved deres ovenfor anførte, efter Rederiets Ordre og paa detses Vegne til Frihavnsaktieselskabet afsendte Skrivelse. Dertil kommer, at Sagsøgeren ikke kan anses at have lidt noget Tab, der kunde være Genstand for Erstatning, derved at han har mistet Udsigten til den omtalte Godtgørelse, og om

noget andet Tab er der, saaledes som Sagen er anlagt, ikke Spørgsmaal.

De Indstævnte vil derfor være at frifinde. Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaar sig tilkendt, findes Sagsøgeren at burde betale de Indstævnte med 75 Kr.

Dom i S. S. Nr. 98/1904, afsagt d. 26. April 1905. Skibsfører Christoffer Nielsen Kirkmann i Hellerup mod Grossererfirmaet J. Røssel hersteds ved dets Indehaver Robert H. Røssel.

Ved Skibsskøde af 19. Oktober 1904 solgte Sagsøgeren, Skibsfører Nielsen Kirkmann, til Indstævnte, Firmaet J. Røssel, Skruedampskibet „Alfa“, hjemmehørende i Tuborg, saaledes som det ved Skødets Udstedelse var og forefandtes. Købesummen blev betalt ved Skødets Udstedelse med Undtagelse af et Beløb af 600 Kr., med hvilket Indstævnte fik Henstand paa Betingelse af, at han udstedte to Veksler hver paa 300 Kr., der skulde forfalde henholdsvis d. 11. December 1904 og d. 1. Februar 1905. Indstævnte nægtede imidlertid at underskrive Vekslerne, da de præsenteredes ham, og Sagsøgeren paastaar nu her under Sagen Indstævnte tilpligtet at betale den anførte Restkøbesum af 600 Kr. med Renter deraf 5 pCt. p. A. fra Stævningens Dato d. 22. November 1904 og Sagens Omkostninger.

Indstævnte gør derimod alene gældende, at der i det paastævnte Beløb bør afgaa 77 Kr. 88 Øre, som han har udgivet for en i November Maaned 1904 stedfunden Reparation af Skibet, der havde vist sig at være lækt.

Det maa efter det oplyste antages, at der blev sluttet mundtlig Handel mellem Parterne allerede i September Maaned f. A., og at „Alfa“ derefter henlaa i Tuborg Havn for Indstævntes Regning, indtil det d. 18. Oktober f. A. blev ført til Kalkbrønderihavnen. Det synes den Gang at have været lækt, og Lækken tiltog saaledes, at det d. 19. November f. A. maatte tages paa Bedding for at underkastes Reparation, men det er ikke godtgjort, at Skibet var lækt ved Handelens Indgaaelse, og Sagsøgeren har desuden med Føje henvist til, at Indstævnte købte Skibet, som det var og forefandtes.

Idet den omtalte Reparationsudgift derfor maa være Sagsøgeren uvedkommende, vil der være at give Dom efter hans Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 80 Kr.

## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Paa de store Damperer mellem Kanalen og New York er i Maj de vestlige Vinde sjældnere og svagere, medens de østlige Vinde er hyppigere end ellers. Alt ialt udmærker Maj sig gennemgaaende ved roligt og smukt Vejr samt hyppig Optræden af Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlandsbankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved nordligere Vinde (NØ. til NV.) og lavere Lufttemperatur.

NØ. Passatens Nordgrænse ligger kun mod Vest noget nordligere end i April; Sydgrænsen er derimod, ligsom SØ. Passaten, rykket rigelig 2 Grader længere mod Nord. Mellem 30° og 20° V. Lgd. træffer man derfor mest Vindstille paa 6°—3° N. Brd.

Stormhyppigheden er aftaget betydelig. Paa Midten af Oceanet mellem 30° og 45° V. Lgd. forekommer i Maj kun omtrent 10 pCt. Vinde af en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45° N. Brd. er Stormene aftaget mest; her træffer man kun paa enkelte Steder, særlig i den

vestlige Del, over 5 pCt. Syd for 40° er Vejret næsten stormfrit.

Taagen er tiltaget en Del fra New Foundland og indtil New Yorks Bredde. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer om Maanedén, d. v. s. indtil over 30 pCt.; Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger Tallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, om den end kun hist og her mellem 50° og 40° N. Brd. i Gennemsnit naar op til c. 10 pCt. Strækningen Syd for 35° N. Brd. kan anses som fri for Taage, og det samme gælder for Størstedelen Bæltet mellem 35° og 40° Brd.

Is. Drivisens Gennemsnitsgrænse rykker endnu frem mod Øst og Syd og løber i en Bue fra 46° N. Brd., 44° V. Lgd. til 41½° N. Brd., 52° V. Lgd. Baade udgaende og hjemgaende Skibe kan vente at træffe Is paa Ruten.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er Ismeldingerne siden Midten af April indløbet i overordentlig stort Antal. Isen optræder i meget store Mængder og er rykket langt mod Syd og Øst, lige ned til de sædvanlige Damperruter, der af denne Grund er forandret paa følgende Maade:

Paa Udrejsen styrer man fra 24. April fra Bishop Rock efter Storcirkelbuen til 41° N. Brd., 47° V. Lgd. og sætter derfra Kurs mod Nantucket Shoals Fyrskib.

Paa Hjemrejsen styrer man fra 16. April mod 40° 10' N. Brd., 70° V. Lgd., derpaa langs 40° 10' N. Brd. indtil 47° V. Lgd. og derfra efter Storcirkelbuen til Bishop Rock. Ogsaa Skibe, der gaar Nord om Skotland, bør paa Grund af Isen holde sig til de sydligere Ruter, der er angivet paa Kortet.

### Fragtmarkedet.

Det er en betydelig Mathed, der for Tiden gør sig gældende paa saa at sige ethvert Felt af Fragtmarkedet, og det er ganske overordentlig vanskeligt for en Reder, som har fragtfri Dampere for prompt Lastning, at placere dem saaledes, at Resultatet enten for den enkelte Rejse eller Rundrejse ikke bliver negativt. Konkurrencen fra de meget store Baade bliver dobbelt følelig i saa svagt et Marked som det nuværende, og ser vi hen til de enorme „Tramps“, som nu bygges, er det temmelig let forstaaeligt, at de næsten overalt, hvor de kommer hen, gør betydelig Skade paa de mindre Skibes Bekostning. Der er nu f. Eks. just bygget en ny enkelt-dækket Lastbaad paa 12,000 Tons og henimod 700,000 Kubikfod, som vil blive efterfulgt af endnu to af samme Størrelse, og enhver vil kunne begribe, hvilken Ravage saadanne Baade kan gøre i et i Forvejen svagt Marked. Sortehavet er for Tiden saa usselt, som omtrent tænkes kan, og dog ser vi nu i forrige Uge en Dampere, der laster 9,500 Tons, som er anlagt fra Odessa. Den slæber altsaa med sig mindst lige saa meget som to Dampere af almindelig Størrelse, ja for en halv Snes Aar siden som tre, og naar nu Østersømarkedet om en Maanedstid atter er i fuld Gang, skulde det ikke undre os igen at se Baade paa 5/6,000 Tons og maaske mere besejle dette Farvand, tagende baade Træ- og Kornlaster. Tendensen gaar jo ubetinget i Retning af store Baade, men det kan overdrives, og fra Markeder som Østersøen og Hvidehavet burde disse meget store Baade holdes ude. Redere, som har haft 5/6,000 Tons Baade i Østersøen, vil nu ogsaa have gjort den Erfaring, at disse Rejser ikke har været forholdsvis nær saa gode som de mindre Baades, idet de sidst nævnte bedre egner sig for de korte Rejser,

hvorimod store Baade betaler sig bedre med lange Ture. Vi skal nu i al Korthed bese de enkelte Markeder, og det vil hurtig være indlysende for Læseren, at de saa godt som alle befinder sig i en mildest talt utilfredsstillende Tilstand. Hvornaar der bliver nogen almindelig Bedring i disse triste Forhold, er det umuligt at sige; der er desværre ingen Lysninger. at øjne for den allernærmeste Fremtid, og selv om ogsaa enkelte Grene af Markedet af og til viser lidt Opgang, saa varer den aldrig længe, da Markedet hurtigt vil være oversvømmet med Tonnage. Hvad vi trænger til, er et livligt Begær fra flere store Markeder paa én Gang, men naar det Tilfælde vil indtræffe, er der ingen, der véd.

Det østlige Marked er meget stille. Fra Indien til Japan placeres næsten ingen Baade for Øjeblikket, grundet paa den russiske Flaades Nærværelse i de østasiatiske Farvande. Bombay og Kurrachee har fragtet sparsomt til henholdsvis 13/3 à 13/6 og 14/6 à 15/ til udsøgt evropæisk Havn pr. Maj/Juni. Calcutta har kun taget Baade til lokal Kulfart. For Sukker fra Java betales sidst 25/3 U. S. eller Evropa pr. Juni/Juli. Rispladserne er ganske livløse.

Sortehavet etc. har stadig kun lidt at byde paa. Særlig har de russiske Havne været meget stille, til Dels grundet paa Paaskehelligdagene. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raten igen nede paa 6/6 til udsøgt Havn for større Baade ved Anlægning, medens Sulina har betalt 6/10½ à 7/. For 2/3,000 Tons Baade er Raten omkring 8/ N. C. og fra Azoff 8/9 à 9/3 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, alt for Maj Lastning. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn noteres 10/6 à 11/.

Middelhavet sluttede igen slet ikke saa faa Baade, hovedsagelig for Erts, men Fragterne er tarvelige. Med „free despatch“ betales 5/ Almeria/Cardiff, 5/6 Glasgow, 5/1½ Algiers/Jarrow, 7/ Escombrea/Antwerpen, 6/7½ à 6/9 Seriphos/Rotterdam. Esparto og Fosfatfragterne viser ingen nævneværdige Forandringer siden sidst. Aleksandria Markedet er stille, der noteres for Bomuldsfrø kun 5/6 Hull direkte, andre Optioner i Forhold. For Erts fra Bilbao er der sluttet temmelig livligt til 4/ Cardiff, 4/1½ Newport, 4/7½ Middlesbro, 4/9 à 4/10½ Rotterdam.

Nordamerika er flov; der er Knaphed paa Laster, og Raterne er gennemgaende lavere end for et Par Uger siden. Trælaster fra Canada transporteredes for en stor Del af Rutedampere, og kun faa Laster sluttedes i Ugens Løb. Fra St. John betales sidst 34/6 til Englands Vestkyst, 35/ til Belfast, hvilket er en Nedgang af 6 d., Halifax/Cardiff betalte 35/. Kornlaster findes ikke, og for Bomuld sluttedes kun yderst faa Baade. For Petroleum New York/Shanghai betales 19 Cents og for Fosfat noteres 13/ Fernandina/Stettin. Golfen har heller ikke meget at tilbyde. Paa Netto Charter sluttedes sidst 10/3 to Havne til to Havne, medens der fra New Orleans til Danmark betales 10/9 én 11/3 to Havne pr. Maj. For Tømmer sluttes der kun lidt, 80/ à 82/6 betales til to Havne paa Englands Vestkyst eller Kontinentet, 85/ noteres Pensacola/Aleksandria, 92/6 Mobile/Rosario. For Timecharter er Begæret ringe, og saa lavt som 3/9 akcepteredes for Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet viser mindre Aktivitet, men Raterne holder sig omtrent uforandrede. For Juni/Juli Lastning betales 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen, 15/9 fra de nedre Havne. Fra Bahia Blanca var der livlig Efterspørgsel, og der sluttedes adskillige store Baade pr. Maj/15. Juni til 18/, endog alle med fri for Tørn, medens der ellers i den senere Tid stadig kun kunde sluttes med 5/8 Dages Tørn.

Østersømarkedet har ikke den ringeste Bedring at opvise, men tør maaske nærmest betragtes som endnu daarligere end for en Uge eller to siden. Prompte Laster er næsten ikke til at opdrive, særlig ikke fra de russiske Havne, hvor Paaskehelligdagene har grebet forstyrrende

ind. Raterne fra de russiske Havne er mere eller mindre nominelle. Reval har næsten slet intet at byde paa, Riga kun smaa Poster Korn og Hør samt Træ til under Konferenceraterne, og Libau betaler kun  $8\frac{1}{2}$  d. London eller Rotterdam, 9 d. Antwerpen,  $10\frac{1}{2}$  à 11 Rouen. Fra Windau findes intet Korn for Øjeblikket; Trælaster er knappe og sluttet til under Konferencefragter. De tyske Pladser er ogsaa meget flove. For Sleepers faas kun  $5/6$  à  $6/1$  til London eller Østkysten,  $7/6$  Liverpool, og for Korn fra Königsberg noteres  $1/$  Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam. Skibsfartens Genaabning paa St. Petersborg og Botten bliver sen i Aar, da der endnu er megen Is deroppe. Flere Dampere har forsøgt at komme ind til Kronstadt, men medens dette skrives, er ingen endnu naaet ind. Der findes fast og stærk Is mellem Hogland og Kronstadt, hvortil det kun er lykkedes Isbryderen „Jermack“ at komme ind. Petersborg og Kronstadt har næsten intet at byde paa pr. f. o. w., hvorimod der fra Botten endnu er en Del Laster i Markedet, men desværre akcepterer udenlandske Redere under Minimumsfragterne. Med den sene Navigationsaabning i Aar, hvilket kun kan gavne Rederne, da Sæsonen vil blive saa meget desto kortere, var der al Anledning til ikke at slutte under Konferencefragterne, thi Købmændene skal have deres Træ bort og vil blive nødt til at give efter, naar Tonnagen holdes borte, indtil Minimumsfragterne kan erholdes. Naar blot den vanskelige Periode umiddelbart inden f. o. w. er overstaaet, vil vi forhaabentlig faa mange Afslutninger at se baade til og over Konferencefragterne. Det gælder blot for Rederne om at vise den tilbørlige Fæstthed.

Kulfragterne er for Østersøens Vedkommende yderst knappe og lavere end for en Uge siden, ligesom de ogsaa ad Middelhavet til er en Kende svagere. Ekspeditionerne paa Forthet er gennemgaaende gode, hvorimod de paa Tynen lader en Del tilbage at ønske, hvilket de elendige Østersøfragter sandelig ikke godt kan taale. Fra Østkysten er der sidst sluttet til  $3/9$  à  $3/10\frac{1}{2}$  Kronstadt,  $5/6$  à  $5/7\frac{1}{2}$  Aleksandrowsky,  $3/7\frac{1}{2}$  à  $3/9$  Pillau eller Swinemünde,  $4/$  Norrköping eller Gefle,  $3/9$  Rendsburg (1,200 Tons),  $4/1\frac{1}{2}$  Rostock (1,500 Tons),  $3/9$  Lübeck,  $3/7\frac{1}{2}$  à  $3/9$  Kjøbenhavn eller Aarhus,  $4/$  à  $4/6$  smaa danske Provinshavne,  $3/9$  Malmø,  $6/9$  Genua, Savona eller Neapel,  $7/9$  à  $8/$  Venedig,  $7/$  Taranto. Fra Cardiff betales  $4/9$  Kronstadt,  $7/$  Barcelona, Frcs.  $7\frac{1}{4}$  Algiers,  $7\frac{3}{4}$  à  $8$  Marseille,  $6/7\frac{1}{2}$  à  $6/9$  Genua,  $6/3$  à  $6/6$  Port Said,  $6/9$  Aleksandria,  $7/10\frac{1}{2}$  Perim,  $7/3$  à  $7/4\frac{1}{2}$  River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere er snart saa flovt, som det paa nogen Maade kan taale at være. Königsberg melder, at der ventes en større Sending Korn dertil og byder 10 Mark pr. 2,500 Kilo Rugbasis til Danmark, Sydsverrig; mere har man ikke kunnet gennemføre hidtil.

ab Stolpmünde lader det til, at man opnaar de bedste Rater; der er saaledes sluttet til Danmark, Sundhavn 4 Mark, Gøteborg 5 Mark, Skive  $5\frac{3}{4}$  Mark, alt Rug; pr. sidste Hålvdel Maj vil der atter blive Anvendelse for Skibe.

ab Rügenwalde og Colberg er det derimod daarligere, idet man fra først nævnte Plads kun noterer  $3\frac{1}{4}$  à  $3\frac{1}{2}$  Mark for Rug, og fra sidst nævnte Plads slet intet.

ab Stettin gaar det ogsaa smaat; der blev saaledes sluttet Mel til Randers  $4\frac{1}{2}$  Mark, og svære Laster til Danmark 3 à  $3\frac{1}{4}$  Mark.

ab Stralsund, Greifswald og nærliggende Pladser sluttet Rug og Hvede til 3 à  $3\frac{1}{4}$  Mark, dog kan dette ikke gøres paa Forhaand.

ab Wismar blev sluttet før Paasken  $2\frac{3}{4}$  Mark til Kjøbenhavn for Salt.

ab Lübeck stod det forholdsviis bedre, og udbød man  $3\frac{1}{2}$  Mark for Salt til Sundhavn.

ab Kjøbenhavn har det efter Paasken været flovt; Aarsagen dertil har nærmest været den, at Majsen ikke var god; der blev sluttet til Nykjøbing Sjæll. Majs 12 Øre, Kolding Bomuldsfrøkager 15 Øre; fra et Par Dampere, der ventes til Kjøbenhavn i Løbet af denne Uge, vil der antageligt komme nogle Laster, dels Majs, dels Kager, til Omladning.

ab svenske Sundhavne til Kristiania  $3\frac{1}{2}$  Kr., Danzig  $3\frac{1}{4}$  à  $3\frac{1}{2}$  Mark, Königsberg  $3\frac{1}{4}$  Mark, Kiel, Flensburg, Neustadt  $3\frac{1}{4}$  Mark, Fredericia 3 Kr., alt Lervarer.

ab Bottenhavet noteres 19 à 21 Mark til danske og nordtyske Havne, til Bremen 26 à 27 Mark til Chat-ham, Battens 26/.

## Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Marts Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 667 Havarier mod 634 samme Maaned i Fjor, deraf 480 Dampskibe, 187 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 174, Sammenstød 170, Anløbning af Nødhavn 77, Maskinskade 82, Is 27, Ild 18, haardt Vejr 79, forskellige Aarsager 39, sunket l. Ialt 85 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 89 samme Maaned i Fjor, deraf 39 Dampskibe, 46 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 50, Sammenstød 5, Ild 1, forsvundne 12, sunkne 7, forladt 8, Kondemnation 2.

Kaj, Skonnert af Nyborg, er efter Grundstødning ved Draget indbragt til Løgstør.

Ville de Metz, Dpsk. af Sunderland, indgik den 22. f. M. til Burmeister & Wains for at reparere den Skade, det har faaet ved Grundstødning ved Korsør. Reparationen er omfattende.

Lady Armstrong, Dpsk., kom Natten til den 26. f. M., paa Rejsen fra New Orleans til Aarhus med en Ladning Majs og Bomuldsfrøkager, paa Grund paa Sletterhage. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Aarhus.

Slesvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom den 26. f. M. til Kristiania efter en meget haard Rejse fra Antwerpen. Dækket var lækt, og en Del Vand var trængt ned i Lasten.

Vesta, Dpsk. af Bremen, strandet paa Bolsaxen: Fra denne Dampere bjærges der daglig, og man haaber nu, da Vejret har bedret sig, at det vil gaa raskere fra Haanden. Indtil 29. f. M. var der ialt bjærget 350 Baller Bomuld, 200 Sække Mel og 100 Baller Tobak. Der er saaledes endnu en 125 Sække Bomuld tilbage at bjærge.

Gard, norsk Dpsk., har ved Forhaling været i Kollision med Pontonbroen i Aalborg den 28. April, hvorved to af Broens Kættinger knækkede, og Broen selv led betydelig Skade.

Louise, Skonnert, der, som meddelt, strandede den 15. April ved Overbylyng, maa betragtes som Vrag. En Del af Ladningen bjærges.

Anna, Galease af Frederiksholm, der, som meddelt, strandede paa Hesselø Nordvest Rev, er nu fuldstændig Vrag.

Margrethe, Galease af Hasseldorf, Kaptajn Brütt, kom den 22. f. M. paa Rejsen fra Bremen til Holbæk paa Grund udfør Rørvig. Kaptajnen og Styrmanden gik i Jollen for at føre et Varpanker ud, men under Arbejdet hermed kængrede Jollen, og begge Mand druknede. Galeasen blev senere bragt flot af Rørvig Lodser, der bragte Skibet ind til Holbæk.

Andreas, Skonnert af Marstal, Kaptajn Folmer, der d. 6. Januar afsejlede fra Genua med Marmor til Leith, og som endnu ikke er fremkommen, maa desværre betragtes som værende gaaet under med Mand og Mus. Besætningen bestod af 6 Mand, de fleste fra Ærø. Skibet var bygget i 1884 i Troense og maalte 119 Netto Reg.-Tons.

Morsø, Skonnert af Vejle, der, som meddelt, paa Rejsen fra Fakse til Stubbekjøbing med Kalksten, kom paa Grund i Grønsund, er nu bragt flot og ind til Stubbekjøbing.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 22. April løb paa Howaldtswerke i Kiel Fragtdampere „Jørgen Jensen“, bygget til Dampskibsselskabet

Progress i Kjøbenhavn, af Stablen. Skibet maaler: 195' 0", 32' 0", 15' 8", med en Bæreevne af 1,200 Tons og et Dyb-gaaende af 14' 0". Maskinerne har 650 ind. HK., Skibets Ha-stighed skal, naar det er ladet, være 10 Knob.

Den 28. April foretoges Prøvefart med den for Rederi-aktieselskabet Øresund nybyggede Passagerdamper „Øre-sund“, som fra den 30. April skal gaa i Farten Malmø-Kjø-benhavn. Den ny Damper er bygget efter Isbrydertype og er meget hurtigsejlende.

Den 20. April satte Sunderland Shipbuilding Co. en ny Damper i Vandet bygget for Regning Rederiet Holm & Wonsild i Kjøbenhavn. Skibet, der fik Navnet „Chr. Gylstorff“ og er bleven bygget under Tilsyn af Kapt. Moyell, har en Bæreevne af c. 1,200 Tons d. w.

## 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 2. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 24. April. — Alex-andra, Thomsen, afgik fra Boston 22. April hertil. — Al-garve, Borries, ank. til Reval 28. April. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 1. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 30. April. — Antwerpen, Madsen, ank. til Anvers 1. Maj. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18. April til New York. — Arno, Strubberg, ankom til Libau 30. April. — Axelhus, Skow, ankom hertil 30. April. — Baron Stjern-blad, Kaas, ankom til Windau 30. April. — Beira, Lunge, ankom hertil 29. April. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Reval 1. Maj. — Christian IX, Holm, ank. til Danzig 30. April. — Dagmar, Larsen, afgik fra Genua 1. Maj til Livorno. — Douro, Mortensen, afg. fra Cardiff 27. April til Madeira. — Esbjerg, Søeberg, afgik herfra 30 April til Reykjavik. — Florida, Ørum, afg. fra Horta 20. April til New York. — Frederik, Thomsen, ank. til Rotterdam 30. April. — Garonne, Kromann, afg. fra Havre 29. April hertil, pass. Skagen 2. Maj. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Marsala 1. Maj til Cascaes. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York. 1. Maj. — Hengest, Harder, ankom til Libau 1. Maj. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Cadiz 27. April til Cascaes. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Riga 30. April til Anvers. — Kasan, Hansen, ank. til London 30. April. — Kentucky, Staal, ankom hertil 23. April. — Kiew, Christiansen, afgik fra St. Nazaire 26. April til Bordeaux. — Kursk, Gommessen, ank. til Libau 25. April. — Leopold II, Meyer, ank. hertil 2. Maj. — Loire, Craignou, afgik herfra 29. April til Dun-kerque. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 29. April. — Louisiana, Andresen, ank. til Christiania 2. Maj. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 23. April. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Lissabon 29. April hertil via Dartmouth. — Mosk ov, Meldahl, ank. til London 30. April. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston 26. April. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 29. April. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Riga 30. April. — Omsk, Jonsen, afg. fra Anvers 30. April til St. Petersburg. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 26. April hertil. — Perm, Christensen, ank. til Libau 27. April. — P regel, Olsen, passerede Brunsbüttel 30. April for Hull. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 1. Maj. — Rita, Schibbye, ankom hertil 29. April. — Seine, Dampt, ankom til Stettin 29. April. — Texas, Andersen, ankom til New York 30. April. — Tiber, Bech, afgik fra Newport 2. Maj til Marseille. — United States, Wulff, ankom hertil 23. April. — Valdemar, Johnsen, ankom til Anvers 28. April. — Viking, Rasmussen, afgik fra Anvers 30. April hertil, pass. Hanstholm 2. Maj. — Fix afg. herfra 27. April til Manchester via Stettin. — Marie afgik herfra 25. April til Manchester via Stettin. — Vadsø afgik fra Manchester 28. April til Liverpool. — Gambetta ank. hertil 30. April. — Ellen afg. herfra 1. Maj til Göteborg. — Echo ank. til Bergen 1. Maj. — Skjaln Hvide ankom til Norrkøping 2. Maj. — Cupido, passerede Holtenau 1. Maj, ankom hertil 1. Maj. — Michail afgik fra London 29. April, ankom hertil 2. Maj.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Antwerpen 2. Maj. — Frode, Meyer, ankom til Libau 24. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Riga 2. Maj. — L. H. Carl, C. W. Jensen, ankom til Birkenhead 29. April. — Erik II, Mahncke, ank. til Kbhvn. 16. April. — Knud II, Hansen, ankom til Dunkerque 30. April. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til Rotterdam 30. April. — Ragnar, Holst, ankom til Kjøbenhavn 14. April. — Skjold, Risø, afgik fra Libau 30. April. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Libau 27. April. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Stettin 1. Maj. — Svend II, Riber, afgik fra Buenos Ayres 13. April, best. til St. Vin-cent. — Harald, Hveysel, afgik fra Riga 26. April.

**Viking.** Bjørn, Huus afg. fra Korsør 29. April. — V agn B. Mahncke, ank. til Riga 30. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Peter-sen, afgik fra Oran 10. April, best. til Petersborg. — Alex-ander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 25. April, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Blyth 19. April, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 29. April, best. til Kron-stadt. — Russ, Rasmussen, afgik fra Smyrna 1. Maj, best. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Memel 29. April, best. til London. — Peter Mørch, Jørgen-sen, ankom til Shields 17. Februar.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afgik fra Sunderland 28. April, best. til Neufahrwasser. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Blyth 27. April. — Hamlet, Reese, ankom til Libau 29. April. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 29. April, best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ankom til Newcastle 24. April.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra West Hartlepool 27. April. — Kamma, Løfer, ank. til Huelva 2. Maj. — Helga, Møller, ank. til Tyne Dock 29. April. — Martha, Christen-sen, ankom til Norrkøping 25. April. — Elna, Rathje, afgik fra Blyth 28. April. — Therese, Pedersen, afg. fra Philippe-ville 26. April. — Simone, Olsen, ank. til Blyth 30. April. — Jeanne, Lagesen, ankom til Memel 1. Maj.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Ghent 29. April, best. til Grimsby. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til Dunkerque 29. April. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Ghent 27. April, ank. til Rendsburg 29. April. — Nordseen, Gram, ankom til Stettin 29. April. — Nora, Jørgensen, ankom til Band-holm 29. April. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Antwerpen 25. April, bestemt til Memel. — Napoli, Christensen, afgik fra West Hartlepool 29. April, ankom til Sunderland 30. April. — Dagmar, Hansen, afgik fra Riga 27. April, bestemt til Aberdeen. — Neptun, Knudsen, afg. fra Ostende 29. April, ankom til Methil 1. Maj. — Alfa, Iversen, afg. fra Riga 30. April, bestemt til Montrose.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afg. fra Ghent 2. Maj, bestemt til Memel. — D agny, Lorentzen, ligger i Esbjerg. — Mary, Larsen, ankom til Warkworth 2. Maj.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til London 30. April.

**Nordseen.** Kronprins Frederik, Andersen, ankom til Boness 29. April. — Nordland, Petersen, afgik fra Midd-lesbrough 29. April. — Holland, Poulsen, ank. til Kbhvn. 22. April. — England, Andresen, ankom til Boness 2. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Rotterdam 30. April.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 22. April. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Libau 29. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Libau 23. April. — Mars, Clausen, ankom til Grimsby 17. April.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ank. til Rotterdam 27. April. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Bordeaux 30. April, best. til Santander. — Livonia, Skov, afgik fra Sunderland 25. April, ankom til Stettin 30. April.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 30. April, bestemt til Grangemouth. — Estonia, Dam-Larsen, ankom til Antwerpen 27. April.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Blyth 2. Maj, best. til Kbhvn. — Brattingborg, Suenson, ank. til Genua 20. April. — Flynderborg, Larsen, ankom til Libau 1. Maj. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Neufahr-wasser 29. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Grangemouth 25. April. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Bona 20. April, bestemt til Stettin. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn 29. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Glasgow 25. April. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Sevilla 30. April. — Søborg, Fischer, ankom til Cadiz 1. Maj. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Ghent 2. Maj, best. til Sunderland.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Cardiff 2. Maj, best. til Bona. — Klampenborg, Jensen, ank. til Rouen 27. April. — Silkeborg, Pedersen, ankom til

Korsør 26. April — Skodsborg, Schultz, afgik fra Bona 23. April, best. til Hamburg. — Tuborg, Agerlin, ankom til Cardiff 30. April. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Blyth 21. April, bestemt til Savona. — Vordingborg, Petersen, ank. til Ghent 29. April.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til St. John 27. April. — Jægersborg, Larsen, ankom til Riga 30. April. — Kallundborg, Lund, ank. til Stettin 21. April.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Rotterdam 1. Maj, best. til Blyth. — Helene, Jensen, ank. til Lübeck 29. April. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Windau 26. April, best. til London. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 2. Maj, best. til Neufahrwasser. — Hermia, Petersen, afgik fra Kiel 1. Maj, best. til Grangemouth. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 1. Maj, best. til Methil. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Methil 1. Maj. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 27. April, ankom til Hartlepool 1. Maj. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 29. April, best. til Kiel.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Inge- mann, ankom til Antwerpen 25. April. — Siam, Jensen, ank. til Kobe 28. April.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Kjøbenhavn 30. April. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Kbhvn. 1. Maj. — St. Thomas, Prah, afg. fra St. Thomas 28. April. — St. Domingo, Koch, ankom til Galveston 24. April. — London, Krogh, afg. fra Norfolk 10. April.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Boness 27. April. — Enigheden, Svane, ankom til Kjøge 28. April.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Bremen 29. April. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Elisa 27. April. — St. St. Blicher, Albertsen, afgik fra Aarhus 29. April. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Burntisland 1. Maj. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Tyne 2. Maj. — Hans Tausen, Klaborg, ankom til Burntisland 30. April. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Svendborg 1. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Burntisland 2. Maj. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Kjøbenhavns Red 25. April. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Bilbao 19. April. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afg. fra Boness 1. Maj. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Newport 26. April. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Gambia 17. April.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Burntisland 1. Maj. — London, Krogh, afgik fra Galveston 30. Marts, bestemt til Hamburg. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Helsingør 1. Maj. — Bryssel, Tholander, ankom til Cardiff 1. Maj.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Kbhvn. Red 24. April. — Wien, Brink, ank. til Lübeck 25. April. — Roma, Bom, ank. til Aarhus 25. April.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Kjøbenhavn 29. April, bestemt til Tynen. — Kai, Kurtzhals, ankom til Neufahrwasser 2. Maj. — Clara, Villadsen, ank. til Korsør 2. Maj. — Axel, Damm, ankom til Boness 1. Maj. — Erik, Steen, ankom til Libau 2. Maj. — Svend, Bønnelycke, ank. til Stockton 2. Maj. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kbhvn. 2. Maj, bestemt til St. Petersburg. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Swinemünde 2. Maj.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, afgik fra Bathurst (Vest Afrika) 2. Maj, best. til Marseilles.

### Sejlskibe.

**Fanø Sønderho.** Merida, Pedersen, ankom 13. Marts til Frey Bentos (Montevideo) fra Antwerpen.

**Fanø Nordby.** Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Melbourne 11. April fra East London, afg. til Mauritius 29. April. — Prins Valdemar, Hansen, ankom til Callao 11. April fra Geelong. — Hans, Jensen, passeret Ascension 18. April fra Ibo til Rotterdam. — Gladstone, Thing, ankom til Port Natal 23. April fra Hamburg. — Mary José, Brinck, afgik fra Aquin 25. April til Goole. — Kronprinsesse Louise, afg. fra White Island 26. April til Kanalen f. O. — Copley, Struckmann, afgik fra Dublin 25. April, ankom til Antwerpen 29. April. — Anna Agnete, Callesen, prajet 15. April paa 29° N. 19° V. fra Hamburg til Montevideo. — Embla, Jepsen, afgik fra Manzanilla 1. April til Hamburg. — Havila, Duy- sen, afgik fra Delagoa Bay 20. April til Newcastle N. S. W.

**Rønne.** Bornholm, Jensen, ankom til Warnemünde 24. April. — Hans Peter, West, ankom til Kalmar 27. April. — Gudmund, ankom til Lysekil 28. April. — Sigurd, ank. til Vestervig 1. Maj.

**Svendborg.** Capella, Hansen, ank. til London 25. April. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Drøbak 24. April. — Solon, Rasch, ank. til Teignmouth 22. April. — Ragnhild, Andersen, ankom til Kjerteminde 24. April. — Hanne, Niel- sen, ankom til Stettin 23. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Neksø 24. April. — H. I. Jensen, Larsen, ankom

til Portsmouth 24. April. — Erik, Christensen, ank. til Kri- stiania 24. April. — Hans Emil, Hansen, ankom til Kbhvns. Red 24. April. — Venus, Jensen, ankom til Langesund 23. April. — Hertha, Hansen, ankom til Drøbak 24. April. — Pallesen, Jensen, ank. til Rügenwalde 24. April. — Ros- sing, Larsen, ankom til Frederiksstad 24. April. — Maren Kirstine, Frandsen, ank. til Kragerø 24. April. — Alfred, Wilde, ankom til Plymouth 23. April. — Laura, Petersen, ankom til Fowey 26. April. — Ignats Breum, Hansen, ank. til Selvsborg 25. April. — Iris, Hansen, ank. til Hamburg 25. April. — Garibaldi, Carlsen, ank. til Varberg 26. April. — Leif, Andersen, ankom til Kjøbenhavns Red 24. April. — Fylla, Rasmussen, ankom til Burg 27. April. — Odin, An- dersen, ankom til Heiligenhafen 27. April. — Skjold, Lar- sen, ankom til Klintebjerg 27. April. — Jens, Eriksen, ank. til Stockholm 27. April. — Kirstine, Dam, ankom til Moss 27. April. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Flekkefjord 28. April. — Slesvig, Hansen, ankom til Harburg 29. April. — Insulaneren, Nielsen, ank. til Faskrudsfjord 18. April. — Flora, Sørensen, ankom til Frederiksstad 28. April. — Skirner, Pilegaard, ankom til Neufahrwasser 28. April. — Belona, Larsen, ank. til Stugsunds Red 28. April. — Con- cordia, Henriksen, ank. til Alloa 29. April. — Confidence, Lauritzen, ankom til Limhamn 29. April. — Alma, Hansen, ankom til Boness 29. April.

**Ærø.** Clara, Hermansen, ankom 23. April til Cadix. — Johanne, Stegmann, ank. 23. April til Halmstad. — Freja, Nielsen, ankom 24. April til Neksø. — Marie, Madsen, ank. 25. April til Fowey. — Salus, Bager, ankom 25. April til Croisie. — Ydun, Christensen, ankom 23. April til Oporto. — Rise, Bager, ankom 23. April til Falmouth. — Bølgem, Friis, ankom 22. April til Frihavnen. — De seks Brødre, Johansen, ankom 22. April til Kjøbenhavn fra Wismar. — Elise, Petersen, ank. 22. April til Frihavnen. — Kathinka, Rasmussen, ankom 22. April til Kjøbenhavn fra Nakskov. — Amalia, Nielsen, ankom 25. April til Halmstad. — Dana, Carlsen, afg. 30. Marts fra Laguna til Falmouth. — Søstrene, Christensen, ank. 24. April til Sabine. — Marie, Friis, ank. 22. April til Wismar. — Albert, Fabricius, ankom 24. April til Frederiksstad. — Salvador, Fabricius, ank. 23. April til Stockholm. — Kirstine, Eskildsen, ank. 25. April til Kbhvn. — Bien, Petersen, ankom 26. April til Helsingborg. — Ex- pres, Boye, ankom 26. April til Høganæs. — Hekla, Jør- gensen, ankom 26. April til Hangø. — Herkules, Bager, ankom 27. April til Kristiania. — Dortha, Lauritzen, ank. 26. April til Grenaa. — Mindet, Rasmussen, ank. 26. April til Frihavnen. — Cecilie, Rasmussen, ankom 25. April til Kjøbenhavn fra Lübeck. — Theodor, Andersen, ankom 24. April til Kjøbenhavn. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 28. April til Karlskrona. — Gudmund, Stegmann, ankom 28. April til Lysekil. — Bonavista, Christensen, ank. 27. April til Selvsborg. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 26. April til Åhus. — Alf, Hansen, ank. 26. April til Nykjøbing F. — Svalen, Rosenbeck, ankom 28. April til Nantes. — Gerda, Vilhelmsen, ankom 28. April til Svaneke. — Gertrud, Jør- gensen, ankom 28. April til Halmstad. — Karl, Johansen, ank. 26. April til Frihavnen. — Atlantic, Rasmussen, ank. 28. April til Blyth. — Thekla, Fabricius, ankom 28. April til Kincardine. — Maren, Albertsen, ank. 28. April til Hors- ens. — I. Koefoed, Andersen, afg. 28. April fra Nantes til Port à Pitre. — Nielsine, Christensen, ankom 28. April til Helsingborg. — Harris, Thorsteinsson, ankom 28. April til Frederiksstad. — Habil, Rasmussen, ankom 29. April til St. Nazaire. — Hebe, Clausen, ank. 29. April til Frederiksstad. — Elise Marie, Olsen, ankom 27. April til Kjøge fra Ham- burg. — Hermod, Dreimann, afgik 29. April fra Tuborg til Strømstad. — Ellen, Hansen, ankom 28. April til Kjøben- havn fra Hamburg. — Marie, Østermann, ankom 28. April til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Svip, Jensen, ankom 29. April til Colberg. — Lucinde, Andersen, ankom 29. April til Cadix. — Mette, Andersen, ankom 17. April til Klavik (Færøerne). — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 1. Maj til Lan- gesund. — Svanen, Møllmann, ankom 1. Maj til Har- bour Leaham. — Saga, Jensen, ankom 1. Maj til Falmouth. — Uffo, Grube, ankom 29. April til Brevik. — Veritas, Jørgensen, ankom 30. April til Caraque (Kanada). — Jo- hanne, Østermann, afg. 1. Maj fra Rotterdam til Stockholm. — Nicoline, Hansen, ankom 28. April til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Paket, Friis, ank. 29. April til Kjøbenhavn. — Hansine, Christensen, ankom 29. April til Kjøbenhavn fra Lybæk. — Cura, Christensen, ankom 29. April til Kjø- benhavn. — Rise, Bager, ankom 1. Maj til Hamburg.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**



## 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. Nyminde-Gab.** Nyminde-Gab Ledefyr brænder hele Aaret.

**Sundet. Kjøbenhavn.** Den 4de Maj 1905 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesteen.

Samtidig tændes Varselfyrene paa begge Forter.

Fra den 28de August til den 21de September 1905 udlægges til Øvelse Søminer i Sundet, N. for Middelgrunds-Fort.

Øvelsespladsen, der er spærret for al Sejlads, afmærkes saaledes:

Det NØ-lige Hjørne med en Fyrjagt, der ligger 5,700 Alen N. 26° Ø. fra Middelgrunds-Fort Fyrtaarn. Den viser om Natten en rød Lanterne over en grøn Lanterne, og om Dagen har den en grøn Ballon paa Toppen. Taagesignal gives ved Ringning paa Klokke hver 1 Minut, hver Ringning afsluttes med 2 Slag paa Klokken.

Det NV-lige Hjørne med en Vager med grøn Kurvetfletning og en grøn Ballon. Den ligger 6,100 Alen N. 2° V. fra Middelgrunds-Fort Fyrtaarn.

Det SV-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, Blink 5 S., Mørke 10 S. Den ligger 4,400 Alen N. 7° V. fra Middelgrunds-Fort Fyrtaarn.

Det SØ-lige Hjørne med en grøn Lystønde, der viser grønt Fyr med En-Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 2½ S. Den ligger 4,100 Alen N. 35° Ø. fra Middelgrunds-Fort Fyrtaarn.

Øvelsespladsens fire Sider afmærkes desuden hver med to Vagere med grøn Stage og grønt Flag.

Mellem Middelgrunds-Fort og den afmærkede Øvelsesplads udlægges Minekabler. Det er forbudt at ankre i Farvandet mellem Øvelsespladsen og Middelgrunds-Fort.

Fra den 26de August til den 1ste Oktober 1905 inddrages Afmærkningen for Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesteen, og Varselfyrene paa begge Forter er slukkede i samme Tid.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** I Følge Telegram fra Lodskaaptajnen i Sundsvall er Fyrskibene „Finngrundet“ og „Vestra Banken“ den 29de April 1905 afgaaet fra Gefle til deres Stationer.

**Tyskland.** Indtil den 1ste Juni 1905 foretages Forsøg med Fyret paa Fyrskibet „Fehmarnbelt“, saaledes at det brænder om Dagen, naar det er Taage, saalænge Taagesignal gives fra Fyrskibet.

Skibsførere anmodes om at indsende nøjagtige Iagttagelser over, hvorledes Fyret er blevet set, til „Die Wasserbauinspektion“, Flensburg.

**Finland. Bottniske Bugt. Kaskö.** Ved Kaskö (Skjälkskär) Fyr gives nu Varselsignal med Knaldraketter, naar Skibe styrer ind mod Grunden uden for Fyret.

**Åbo Distrikt. Lypertö—Enskär.** Ø-Vagerne Medelklubb, Patria Grund, Blekungens Nordvestra og Blekungens Norra forandres til N.-Vagere. V.-Vagerne Flatu Sydvestra og Hamnskärs Södra forandres til S.-Vagere. Ved 23 Fods Grunden Sodankivi, 5 Kbl. S. 16° V. fra Flatu Sømærke, er i 24 Fod Vand udsat en Stage med rødt og hvidt Kors. 60° 40' N. Br. 21° 6' Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Halland. Sälklippan.** Prikken paa Sälklippan er nu forandret. 57° 5' 51" N. Br. 12° 14' 8" Ø. Lgd.

**Bohus. Kringlan.** Prikken paa Kringlan er nu forandret. 58° 30' 24" N. Br. 11° 16' 28" Ø. Lgd.

**Bohus Skærgaard. Albrektsunds Kanal.** Paa Grund af Sprængnings-Arbejder er Albrektsund spærret indtil videre.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** I 1905 forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

I Varnes Fyr indsættes en grøn Vinkel, der lyser fri V. om Katterauna og fri V. om Myskeskjærene.

Sørleken og Beian Fyrlamper forandres til Fyr med Formærkelser.

Titran Fyrlampe. Den røde Vinkel over Stabbetu udvides mod V. til fri V. om Vørsøen.

Bessaker Fyrlampe. Den røde Vinkel udvides gennem Ø. og S. til fri N. om Bessakerlandet.

Hustadsund Fyrlampe. Den røde Vinkel udvides mod Ø. til fri Ø. om Sandnesskjærene.

Fuglæn Fyrlampe. Lysgrænsen S. om Fuglævær flyttes mod S. til fri S. om Floholmgrunden.

Bukskind lave Fyrlampe. Den røde Vinkel udvides gennem V. til fri S. om Giø, derfra hvidt til fri V. om Bjørlev.

Korsnes Fyrlampe skal vise rødt Lys fra fri V. om Grunden ved Lille Korsnes til Lysgrænsen N. 61° Ø.

**Tyskland. Sylt. List.** Til Brug ved Opmaalning er paa Sandberg ved List rejst en Baake med rødt Flag, hvorunder en sort Trekant paa Toppen. 55° 1' 23" N. Br. 8° 25' 8" Ø. Lgd.

**Elben. Cuxhaven.** Fra 15de Juni til 31te August 1905 afholdes Sømineøvelser ved Cuxhaven uden for Farvandet, mellem Tønde 14 og 17. Pladsen er afmærket med gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Fra 5te Juni til 31te August afholdes Øvelser ved Kugelbake. Det er forbudt at ankre mellem Land og den udlagte Skive. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Weser. Alte Mellum.** Et Fartøj er sunket i Alte Mellum, ¼ Kbl. uden for Linjen mellem Tønde K og L. Masten er over Vandet. Tæt NØ. for Vraget ligger en grøn Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse. 53° 44' N. Br. 8° 12' Ø. Lgd.

Fra 1ste Juni—31te August 1905 afholdes Sømineøvelser i Unterweser uden for det dybe Løb i det Ø-lige Farvand, mellem Linjer i N. fra Tønde K til Y og i S. fra Langlütjen II. til Brinkamahof II. Selve Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Jade.** Fra Begyndelsen af Juni til Begyndelsen af September 1905 afholdes Sømineøvelser i Jade V. for en Linje mellem Tønderne Y og V og fra 24de—27de Juli V. for en Linje mellem Tønderne 16 og T. Mod Ø. er Pladsen afmærket med to gule Tønder med rødt Flag, og den er spærret for al Sejlads. Desuden ligger Dampere ude. Signaler og Anvisninger skal ubetinget følges.

**Holland. Ems. Oostfriesische Gaatje.** Den sorte Lystønde G 3 a er inddraget. Rød Vager G D i Oostfriesische Gaatje er ombyttet med en rød Lystønde G D, der viser grønt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S. 53° 20' 54" N. Br. 6° 59' 43" Ø. Lgd.

**Zeegat van Terschelling. Schuitengat.** Paa Tærskelen i Schuitengat er Dybden nu 14 Fod.

**Molengat, Zwanenbalg, Vlake og Slenk.** I Molengat og Zwanenbalg er Dybden 6 Fod, i Vlake 7 Fod og i Slenk 10 Fod ud for Stump-tønde Nr. 3 med afkortet Kegle.

**Meep. Molenrak, Zwanenbalg og Kornwerderzand.** I Meep er udlagt en Spidstønde Nr. 1 med Ballon. 53° 17' 12" N. Br. 5° 11' 33" Ø. Lgd. Spidstønden uden Nr. med Ballon er ombyttet med Spidstønde Nr. 2. En Spidstønde Nr. 3 med Ballon er udlagt. 53° 17' 27" N. Br. 5° 14' 38" Ø. Lgd. En Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle er udlagt i 34 Fod Vand. 53° 17' 47" N. Br. 5° 11' 10" Ø. Lgd. En Stump-tønde Nr. 2 er udlagt i 42 Fod Vand. 53° 17' 39" N. Br. 5° 13' 3" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 2 har nu Nr. 3 og ligger i 34 Fod Vand. 53° 17' 54" N. Br. 5° 14' 37" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kegle har nu Nr. 4.

I Molenrak og Zwanenbalg er den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Kors flyttet og ligger i 6 Fod Vand. 53° 9' 27" N. Br. 5° 19' 47" Ø. Lgd. En sort Vager med afkortet Kegle er i 7 Fod Vand udlagt paa 53° 8' 49" N. Br. 5° 15' 52" Ø. Lgd.

I Kornwerderzand er i 7 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 1. 53° 7' 51" N. Br. 5° 17' 59" Ø. Lgd. Stump-tønden uden Nr. har nu Nr. 2 og den grønne Stump-tønde uden Nr. har Nr. 3.

**IJumiden.** I IJumiden er Dybden nu 29 Fod.

**Zeegat van Goeree. Ribbenplaat.** Paa Ribbenplaat er udlagt tre Skiver paa 51° 53' 8" N. Br. 4° 0' 9" Ø. Lgd., 51° 53' 6" N. Br. 4° 0' 4" Ø. Lgd. og 51° 53' 4" N. Br. 3° 59' 58" Ø. Lgd.

**Aardappelengat.** I Aardappelengat er den mindste Dybde nu midtfarvands 16½ Fod.

**Bokkegat, Rak van Scheelhoek og Rug van Scheelhoek.** I Bokkegat er sort Lystønde Nr. 4 flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 52' 32" N. Br. 3° 58' 12" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 5 ligger i 15 Fod Vand. 51° 52' 24" N. Br. 3° 59' 27" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 6 ligger i 16 Fod Vand. 51° 52' 21" N. Br. 4° 0' 8" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 7 er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 7 i 18 Fod Vand. 51° 52' 12" N. Br. 4° 0' 41" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Ballon er ombyttet med Spidstønde Nr. 2, der ligger i 15 Fod Vand. 51° 51' 51" N. Br. 3° 57' 33" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 er ombyttet med en Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 16 Fod Vand. 51° 52' 19" N. Br. 3° 58' 29" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 4 er flyttet og ligger i 14 Fod Vand. 51° 52' 16" N. Br. 3° 59' 27" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 med Ballon er ombyttet med Spidstønde Nr. 5, i 15 Fod Vand. 51° 52' 4" N. Br. 4° 0' 10" Ø. Lgd.

I Rak van Scheelhoek er Spidstønde Nr. 0 ombyttet med Spidstønde Nr. 0 med Ballon, i 21 Fod Vand. 51° 51' 58" N. Br. 4° 0' 58" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Ballon er flyttet i 17 Fod Vand. 51° 50' 42" N. Br. 4° 2' 39" Ø. Lgd.

I Rug van Scheelhoek er den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Kegle flyttet, i 16 Fod Vand. 51° 51' 6" N. Br. 4° 3' 4" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant er ombyttet med en Spidstønde. En Stumptønde er i 17 Fod Vand udlagt paa 51° 51' 38" N. Br. 4° 2' 17" Ø. Lgd.

Den rød og sort vandret stribede Lystønde „BG“ og „SG“ skal nu ogsaa i Bokkegat holdes om Bagbord. Stumptønderne Nr. 1, 2 og 3 skal ogsaa flyttes.

I Bokkegat er den mindste Dybde midtfarvands 13½ Fod. **Dirksland, Middelharnis og Willemstad. Oost Hellegat.** I Oost Hellegat har Spidstønde Nr. 6 nu Ballon.

Vandstands-Maalere er anbragt ved Dirksland, 51° 47' 34" N. Br. 4° 8' 16" Ø. Lgd., ved Middelharnis, 51° 46' 20" N. Br. 4° 11' 52" Ø. Lgd. og ved Willemstad, 51° 41' 50" N. Br. 4° 26' 18" Ø. Lgd.

**Ooster og Wester Schelde, Zeegat van Vlissingen og Zierikzee.** Spidstønde Nr. 3 i Schaar van Waarde er flyttet og ligger i 18 Fod Vand. 51° 23' 43" N. Br. 4° 7' 2" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 31 med afkortet Kegle er flyttet og ligger i 21 Fod Vand. 51° 23' 7" N. Br. 4° 2' 27" Ø. Lgd. Fyret ¾ Kbl. inden for Hovedet af Oude Hoofd ved Walsorden viser nu grønt Lys fra N. 78° Ø til ½ Kbl. V. for Stumptønde Nr. 31 med afkortet Kegle, hvidt Lys derfra til ½ Kbl. Ø. for Spidstønde Nr. 28 og rødt Lys derfra op ad Floden. Groenendijk (Hontenisse) lave Fyr viser nu rødt Lys ned ad Floden fra S.-Kysten til ½ Kbl. Ø. for Spidstønde Nr. 28, hvidt Lys derfra til tæt V. for Stumptønde N. 31 med afkortet Kegle, i øvrigt uforandret. Stumptønde N. 1 med afkortet Kegle i Schaar van Kolijsplaat er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Kryds. Spidstønde Nr. 9 med Ballon i Roompot er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 9 med Kors.

**England. Themsen. Chapman. Sea Reach.** I Sea Reach er nu følgende Tønder flyttet, saa at de afmærker Midten af det dybe Løb, i Stedet for Løbets N.-Side:

Den røde Pille-Lystønde Nr. 2, der nu viser hvidt Fyr med En-Formærker hver 10 S., ligger i 27 Fod Vand, 14 Kbl. S. 21° Ø. fra Southend Pier Fyr.

Den røde Pille-Lystønde Nr. 3, der viser hvidt To-Blink hver 10 S., ligger i 28 Fod Vand, 15 Kbl. N. 29° Ø. fra Yantlet Baake.

Den røde Pille-Lystønde Nr. 4, der viser hvidt Fyr med En-Formærker hver 10 S., ligger i 26 Fod Vand, 16 Kbl. N. 19° V. fra Yantlet Baake.

East River Middle Tønde ligger i 24 Fod Vand, 5½ Kbl. S. 10° V. fra Southend Pierhoved. River Middle Tønde ligger i 24 Fod Vand, 12½ Kbl. S. 67° V. fra Southend Pierhoved. West River Middle Tønde ligger i 25 Fod Vand, 1½ Kbl. S. 88° Ø. fra Chapman Fyr.

Grænselinjen mellem det røde og det hvide Lys i Chapman Fyr gaar nu i S. 87° Ø. 51° 30' N. Br. 0° 37' Ø. Lgd. **Fyrskibet „Smiths Knoll“.** Paa Fyrskibet „Smiths Knoll“ er Taagesignalet forandret. Sirenen giver nu to Stød hver 1 Minut, dyb Tone 2½ S., Pause 2½ S., høj Tone 2½ S., Pause 52½ S. 52° 52' N. Br. 2° 14' Ø. Lgd.

## Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland

**Frankrig. Calais Red.** Dybden paa Calais Red, V. for Banc des Ridens, er mindre end angivet i Kortet. Der er saaledes kun 12½ Fod Vand 9½ Kbl. N. 2° V. fra Fyret paa Ø.-Molen og 4 Kbl. S. 85° V. fra Tønden Ridens de la Rade, hvor Kortet angiver 17 Fod.

**Cap de la Hague.** En 7 Fods Grund ligger i Chenal de la Haize du Raz, c. 5 Kbl. N. 28° Ø. fra Cap de la Hague Fyr, hvor der i Kortet er angivet 19 Fod. 49° 43' 50" N. Br. 1° 56' 52" V. Lgd.

**Baie de Saint Brieuc. La Mauve SSØ.** Fartøjet „Reine des Anges“ er sunket ½ Kml. SSØ. fra Klippen La Mauve. Rejsningen er nogle Fod under Vandet ved Lavvande.

**Channel Islands. Jersey. Passe de l'Etoc.** Et Sejlskib er sunket i Passe de l'Etoc, 4 Kbl. S. 27° Ø. fra den 28 Fod høje Klippe paa La Platte. 49° 17' 23" N. Br. 2° 0' 40" Ø. Lgd.

**England. Dover.** Paa Midten af Admiralty Piers Forlængelse er nu tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. De to røde Fyr ved hvert Hjørne af Stilladset er slukket. Stilladset borttages. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde. Banc de Pauillac.** Den sorte Tønde Nr. 43 med Cylinder ved Banc de Pauillac V.-Kant er, da Grunden har forandret sig, flyttet 1 Kbl. NØ. hen. 45° 12' 27" N. Br. 0° 44' 23" V. Lgd.

**Spanien. Bilbao Bugt.** Den 1ste Maj 1905 slukkes Punta Galea hvide, faste Fyr og et hvidt Lyntfy, der hver 8 S. viser Tre-Lyn, tændes 3 Kbl. N. 35° V. fra det gamle Fyr. Fyret viser Lyn 0 S., Mørke 1 S., Lyn 0 S., Mørke 1 S., Lyn 0 S., Mørke 4 S., Flammens Højde: 233 Fod. Synsvidden: 22 Kml. Lysævnene: 27 Kml. Fyret lyser over 120° mellem Cabo Quejo i V. til Punta Ormenza i Ø. og desuden i Bugten S. for Cabo Quejo. Taagesignal gives med Et-Knald hver 5 M. fra et lille, hvidt Hus 1 Kbl. Ø. for Fyret. 43° 22' 53" N. Br. 3° 4' 13" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Shelburne Harbour.** En sort og hvid vandret stribet Fløjtetønde er i 18 Fv. Vand udlagt som Andvningstønde midt for Indløbet til Shelburne Harbour, 27½ Kml. S. 86° Ø. fra Cape Roseway Fyr og 6½ Kml. S. 58° Ø. fra Surf Point. 43° 37' 5" N. Br. 65° 11' 44" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Mouse Island Ledge.** Mouse Island Ledge sorte Spirtønde Nr. 0 er permanent inddraget.

**New, Hampshire. Little Harbor. South Breakwater.** South Breakwater sorte Spirtønde Nr. 3 er permanent inddraget.

**Massachusetts. Boston Harbor. Harding Ledge.** Harding Ledge Lystønde viser nu hvidt Fyr med Formærker, Lys 5 S., Mørke 5 S.

**Main Ship Channel. Upper Middle.** Upper Middle Lystønde, lige over for Governors Island, paa SV.-Siden af Main Ship Channel, viser nu hvidt Fyr med Formærker, Lys 5 S., Mørke 10 S.

**Delaware Bay. Harbor of Refuge.** En vandret, stribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærker, Lys 10 S., Mørke 10 S., er i 23 Fod Vand udlagt ½ Kbl. SSØ. for Vraget af „City Ice Boat Nr. 3“ i Harbor af Refuge, fra Delaware Breakwater West End Baakefy i N. 20° V., og fra Delaware Breakwater bageste Ledefyr i N. 52° Ø.

**Goose Islands Flat.** Goose Islands Flat Lystønde Nr. 26 er forandret og viser nu hvidt Fyr med Formærker, Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Ridge.** Ridge Stumptønde er ombyttet med Ridge Lystønde Nr. 17, der viser hvidt Fyr med Formærker, Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Delaware River. Dredged Channel.** En Lystønde, Dredged Channel Entrance Nr. 16 A, der viser hvidt Fyr med Formærker, Lys 10 S., Mørke 10 S., er i 29 Fod Vand udlagt paa NØ.-Siden af det nedre Indløb til den 29 Fods gravede Rende, fra Cohansey Fyr i N. 76° V., og fra Ship John Shoal Fyr i N. 46° V.

**Bulkhead Shoal Channel.** En Lystønde, Middle Ground Nr. 4, der viser hvidt Fyr med Formærker, Lys 10 S., Mørke 10 S., er i 17 Fod Vand udlagt ved V.-Siden af Middle Ground paa Middle Ground East Spirtønde Nr. 4's Station. Lystønden ligger ude fra 1ste April til 1ste December, Spirtønden i den øvrige Tid.

**Chesapeake Bay. Fishermans Island.** Et rødt, fast Pælefy, Hospital Wharf Fyr, er tændt paa Yderenden af National Quarantine Station Værf paa Fishermans Island, Cape Charles. Rød Fyrpæl. 37° 5' 54" N. Br. 75° 58' 55" V. Lgd.

**Maryland. Point no Point.** Et Blinkfy, der afvæksende hver 20 S. viser rødt Blink og hvidt Blink, er tændt paa Yderenden af Grunden uden for Point no Point, 6 Kml. N. for Point Lookout Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden 12½ Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et brunt, cylindrisk Fundament, som udvider sig trompetformet til et Galleri, hvorpaa er rejst en hvid, ottekantet, toetages Bygning, med Mansard Tag og sort Lanterne. Bygningen staar i 21 Fod Vand. Taagesignalet gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 15 S. 38° 7' 42" N. Br. 76° 17' 32" V. Lgd.

**Potomac River. Ragged Point Spit.** Ragged Spit Lystønde 9 viser nu hvidt Fyr med En-Formærker hver 10 S.

**North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“** Nr. 72 er inddraget, og Nr. 71 udlagt paa Stationen. Det er i enhver Henseende som Nr. 72, kun er det mærket Nr. 71.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Gadsdens Point.** Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Gadsden Point. Det vises fra en hvid, pyramideformet Bygning, der staar paa Pæle i 10 Fod Vand paa Spidsen af Grunden Ø. for Gadsden Point, V.-Siden af Indløbet til Hillsboro Bay fra Tampa Bay. 27° 49' 0" N. Br. 82° 27' 18" V. Lgd.

**Caucus Cut og Fort Barancas.** Fyrbygningerne til Caucens Cut forreste Ledefyr og paa Yderenden af Fort Mc Ree Bølgebrøder er malet røde. Fyrbygningen, hvorfra Fort Barrancas forreste Ledefyr vises, er malet hvid.

## Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Hollandsk Guyana. Suriname.** Den 16de Maj 1905 ombyttes Fyrskibet „Suriname“ midlertidig med Skonnerten

„Nickerie“, der dog lægges 2 Kml. nærmere til Kysten. 6° 1' N. Br. 55° 13' V. Lgd.

**Argentina. La Plata. Buenos Ayres.** I de gravede Rønder til Buenos Ayres er Baakerne og Tønderne paa den N.-lige eller Styrbords Side for Indgaaende nu røde, og paa den S.-lige eller Bagbords Side sorte. Baakerne og Tønderne, som er belyste, viser rødt Lys paa N.-Siden og grønt Lys paa S.-Siden af disse gravede Rønder.

N. Bassinets N. Piers Hoved: 34° 36' S. Br. 55° 22' V. Lgd.

**Chili. Strait of Magellan. Tuesday Bay.** Damperen „Albuera“ har med 21 Fods Dybgaende stødt paa en Klippe i Tuesday Bay, 5 Kbl. N. 29° Ø. fra Nose Point og fra den V.-ligste af Nodales Islands i N. 73° V. 52° 50' S. Br. 74° 27' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Alicante.** Ved Alicante er den Ø.-lige Mole forlænget S. efter, saa at dens Yderende ligger 500 Alen S. 72° Ø. fra det grønne Fyr paa Ø.-Molens Hoved. Den røde Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er flyttet 1/2 Kbl. N. 65° Ø. hen og ligger nu 2 1/2 Kbl. S. 48° Ø. fra det grønne Fyr paa Ø.-Molens Hoved. Man skal gaa v. om denne Tønde. Det grønne Fyr: 38° 20' N. Br. 0° 28' V. Lgd.

**Villanueva y Geltru.** Den 1ste Maj 1905 slukkes Punta San Christobal røde, faste Fyr Ø. for Villanueva y Geltru, og et hvidt Lynfyr, der hver 8 S. viser Tre-Lyn, tændes i et Taarn tæt ved det gamle Fyrs Plads. Fyret viser Lyn 0<sub>18</sub> S., Mørke 1<sub>47</sub>, Lyn 0<sub>18</sub> S., Mørke 1<sub>47</sub> S., Lyn 0<sub>18</sub> S., Mørke 4<sub>52</sub> S. Flammers Højde: 87 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Lysævnens 31 Kml. Fyret lyser fra Ø. gennem S. til S. 72° V. mellem Punta Grossa og Punta Primera Roca. Graat 60 Fod højt Taarn ved Fyrpasserbolig. 41° 12' 58" N. Br. 1° 44' 9" Ø. Lgd.

**Italien. Genua.** Ved Semaforen S. Benigno, N. for Genova Fyr, gives nu Tidssignal med Kugle paa en hvid Stang. Kuglen hejses 5 Minutter før Kl. 12 Middag og Kl. 1 Em. og falder Kl. 12 og Kl. 1 efter mellemevropæisk Tid, svarende til Kl. 11 Fm. og 12 Middag Greenwich Middeltid. Kl. 11 Fm. Greenwich svarer til 11 T. 35 M. 41 S. Fm. Genua Lokaltid. Naar Signalet mislykkes, hejses Kuglen halvt op 5 Minutter senere og falder endelig 10 Minutter senere. Paa Helligdage gives Signalet kun om Middagen. 44° 24' 22" N. Br. 8° 54' 20" Ø. Lgd.

Skibe, der staar ind i eller ud af Genova Havn, skal holde til venstre. For Indgaaende skal Skibe mellem Duca di Galliera Molehoved og Paleocapa Molehoved og for Ud-gaaende mellem Molo Vecchio Yderende og Giano Molens Yderende gaa langsomt.

**Korsika. Golfe de Porto Vecchio. Saint Cyprien Fyr SV.** Briggen „Sablais“ er sunken i 32 Fod Vand, 5 Kbl. S. 58° V. fra Saint Cyprien Fyr. Masterne er 5 Fod over Vandet. 41° 36' 45" N. Br. 9° 20' 50" Ø. Lgd.

**Sardinien SØ.-Kyst. Capo Carbonara. Porto Ginco.** Paa Porto Ginco Ankerplads ligger en netop overflydt Grund c. 1 Kml. N. 29° V. fra Isola Cavoli Fyr og i S. 59° V. fra Taarnet St. Luigi paa Øen Serpentara. 39° 6' 5" N. Br. 9° 31' 25" Ø. Lgd.

**Sardinien Ø.-Kyst. Arbatax.** Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Forlængelsen af Molen ved Arbatax er atter tændt.

**Italien. Ancona. Monte Conero.** Semaforen paa Monte Conero er nedlagt. 43° 32' 57" N. Br. 13° 36' 47" Ø. Lgd.

**Italien Ø.-Kyst. Porto Canale di Cervia.** Det hvide, faste Fyr c. 1 Kbl. fra Yderenden af S.-Dæmningen ved Porto Canale di Cervia er forandret til et grønt, fast Fyr. 44° 15' 58" N. Br. 12° 21' 22" Ø. Lgd.

**Østerrig-Ungarn. Qvarnerolo. Selve. Arat d'Ostro.** Ved Pynt Arat d'Ostro er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Det vises fra en Jærnbæke, der staar 1/2 Kbl. S. 24° V. fra det midlertidige Fyr. Man skal gaa rigeligt uden om Fyret, da Grunden strækker 1 Kbl. ud S. for det. 44° 21' N. Br. 14° 43' Ø. Lgd.

**Kanal di Mezzo. Øen Kosara.** Paa Kosara SV.-Kyst er tændt et hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 38 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Det vises fra et Jærntaarn, der staar 1 1/4 Kml. N. 72° Ø. fra Klippen Galiola. 43° 53' N. Br. 15° 29' Ø. Lgd.

**Eso. Eso Ponentale.** Paa S.-Kysten ved Indløbet til Eso Ponentale er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 2 Kml. 44° 3', N. Br. 15° 6', Ø. Lgd.

**Tunis. Sfax.** Ved Oued Shaffar, 1 1/2 Kml. VSV. for Landsbyen Nakta mellem Sfax og Mahares, er opført to graa, cylindriske Beholdere paa hvide Underbygninger, der er meget kendelige. 34° 33' 40" N. Br. 10° 33' 40" Ø. Lgd.

**Bizerte.** Det grønne, faste Fyr paa N.-Molens Hoved ved Bizerte Havn er flyttet saa langt ind paa Molen, at man skal gaa mindst 1/4 Kbl. Ø. om Fyret.

**Algier. Port de l'Agha.** Ved Port de l'Agha i Algier Bugt er paa Molens N.-Ende tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr, og paa dens S.-Ende et midlertidigt, grønt Fyr. Flammens Højde: 14 Fod.

**Algier.** I 1905 skal det hvide og grønne, faste Fyr paa

N.-Molens Hoved ved Algier Havn forandres til et Fyr med To-Formærkelser hver 8 S., Lys 4<sub>7</sub> S., Mørke 0<sub>16</sub> S., Lys 2<sub>11</sub> S., Mørke 0<sub>16</sub>. Lysvinklerne bliver uforandret. Lysævnens: 14 Kml. for det hvide, 7 Kml. for det grønne Lys. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra N.-Kyst. Diamantpunt.** Fyret paa Grundene uden for Diamantpunt er nu tændt. 5° 17' 35" N. Br. 97° 27' 40" Ø. Lgd.

**Sumatra V.-Kyst. Tg. Makih.** Stenen, 2 Kml. NV. t. V. fra Tg. Makih findes ikke, men paa dens Plads ligger et Rev med en mindste Dybde af 3 Fv. 3° 27' N. Br. 97° 1' Ø. Lgd.

**Golfe de Siam. Baie de Tung Yai. Kratt Munding.** Ud for Pynt Lem Nam er der Klipper med nogle Fod Vand mere end 1 Kml. fra Land. Man maa ikke komme Pynten nærmere end i 16 Fod Vand. Paa 12° 6', N. Br. 100° 20' Ø. Lgd. ligger en stor Grund med Klipper, hvoraf nogle er over Vandet; mellem Grunden og Land er der kun lidt Vand. Den ligger til højre for Kratt Munding og maa omhyggeligt undgaa, naar man søger ind i Mundingen.

**Kina. Kupchi Point SØ.** Damperen „Workfield“ har med 24 Fods Dybgaende stødt paa en Klippe 4 1/4 Kml. S. 12° Ø. fra Black Mountain. 22° 48' N. Br. 116° 10' Ø. Lgd.

**Kwang Tung.** I Nærheden af Halvøen Kwang Tung ligger Vrag sunket følgende Steder: 38° 59' N. Br. 121° 55' Ø. Lgd. — 38° 57' N. Br. 121° 55' Ø. Lgd. — 38° 50' N. Br. 121° 49' Ø. Lgd. — 38° 35' N. Br. 121° 19' Ø. Lgd. — 38° 50' N. Br. 121° 6' Ø. Lgd. — 38° 56' N. Br. 120° 57' Ø. Lgd. Desuden kan der træffes Miner overalt i Adgangen til Kwang Tung og til Newchang.

**Japan. Kyushu N.-Kyst. Aso Wan Tsu Sima Sound.** I Oguchi er fundet et 4 1/2 Fv. Rev, 34° 19' 14" N. Br. 129° 14' 7" Ø. Lgd., og et 4 1/2 Fv. Rev, 34° 19' 7" N. Br. 129° 14' 10" Ø. Lgd. Paa N.-Siden af det første er udlagt en rød Spidstønde med Trekant og paa det sidste en rød Tønde med Trekant.

Paa Nakazone er der kun 3 1/4 Fv. Vand.  
En 4 Fv. Klippe ligger 1 1/4 Kml. N. 52° V. fra Sembyomaki Yama Triangulations Station. 34° 39' 45" N. Br. 129° 20' 3" Ø. Lgd. 1/4 Kbl. N. for den Klippe ligger en anden med 4 1/4 Fv. Vand.

**Tsu Sima. Toyo Wan.** En 2 1/4 Fv. Klippe er fundet 1 1/4 Kml. N. 24° Ø. fra Kajiga Sone Triangulerings Station og i S. 53° Ø. fra Mitsu Shima Fyr. 34° 42' 40" N. Br. 129° 28' 29" Ø. Lgd. En Klippegrund med 3 1/4 Fv. ligger 1 1/2 Kbl. N. 37° Ø. fra den.

**Honshu N.-Kyst. Rikuoko Gulf. Aomori Ankerplads.** Vraget af Damperen „Chitose Maru“ ligger sunket paa Aomori Ankerplads 2 1/2 Kbl. N. 17° V. fra Landingspiieren midt paa The Bund. To Master er 4 Fod over Vandet. 40° 50' 10" N. Br. 140° 44' 30" Ø. Lgd.

**Honshu Ø.-Kyst. Oginohama. Rikuzen.** Oginohama Baakefyr lyser nu fra N. 50° gennem Ø. S. og V. til N. 40° V. Iøvrigt er Fyret uforandret. 38° 23' N. Br. 141° 27' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

Østerrig-Ungarn. — Porto Alegre og Pesagua i Chili er erklæret for smittet af Pest.

Norge. — Havnene i Chili er erklærede for smittet af Pest.

Spanien. — Panama er erklæret for smittet af gul Feber.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. Maj 1905. — Højesteretsdom. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Nord- og Østersøfarten. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — 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.

### AVERTISSEMENTS-PRIS.

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 Mønne 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.



**Taylor's** patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repæsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## BLYTH SHIPBUILDING COMPANY (LIMITED)

BLYTH, NORTHUMBERLAND.

IRON and STEEL SHIPBUILDERS, SHIP, ENGINE and BOILER REPAIRERS, FIVE GRAVING DOCKS, 480, 350, 345, 320 and 235 feet in length. Telegrams: „DRYDOCKS“, BLYTH.

## W. B. Dick & Co.

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

eneste Fabrikanter af

**Dicks** bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

Leverandører til Verdens største Dampskibsfabrikker.

**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.

## DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## Bogser- og Bergningsångaren Färdig

250 indik. hkr., færsedd med dykkarattiralj för tvåanne dykare, centrifugalpump, m. m. och øfrig fullstændig bärningsutrustning, kommer att från början af maj vara stationerad vid Hernoklubb eller Rø pr. Hernøsand, for isbrytning, bogsering och assistens.

Man vände sig antingen till Rø ångsåg, telefon nr. 101, eller til ångarens ombud i Hernøsand, O. Malmström, telefon nr. 161 eller 276 eller 380.

## Nysted

## Skibs- og Baadebyggeri

tidligere Hr. Skibsbygger Spanes,

er genoptaget af undertegnede Skibsbyggere, og da det er vort Formaal at udføre alt til vore Kunders Tilfredshed, anbefaler vi os med alt til Faget henhørende, saavel større og mindre Nybygninger som alle Reparationer, der vil blive udført solidt og billigt.

Med megen Agtelse

**Ric. L. Rasmussen & H. Jensen.**

## ELI OHLIN

C. Sørensen Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkerter, Barometre,  
Termometre, Brillersamt 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.

## LANDMANDSBANKEN

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

Capt. Fred. Klitgaard.

Alex. Nelson.

## Klitgaard, Nelson & Co.

114-116 Davis St. — Telephone Main 1181

Exporters & Wholesale Dealers in

## PROVISIONS

Groceries and Produce, Ship Supplies and Chandlery.  
Sea Stores a Speciality.

Sole Agents for

### Progress Brand

Creamery Butter, Eggs and Cream Cheese.

Potatoes, Onions, Flour, Export Beer,

For Export.

## SAN FRANCISCO CAL.

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn

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

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89
Kjøbenhavn		70	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —83	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83
Skjold.....		58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18
Union.....		76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		82	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	115—114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	114 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		85	88
Nordøen.....		25	27
Gorm.....		83	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Torm.....		—	—
Inga.....	68	68	69
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		25	30
Foren. Bugser-Selsk.....		59	64
Dansk-russisk Dampsk.....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —96	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Grundejerbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		95	96
Sukkerfabr.....	179 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	179 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	179 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		127	127

Vekselkurser d. 2. Maj 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Maj 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.00
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	87.80
5 % Mexikanske 1899.....	108.00
5 % Rumænske Stats.....	101.70
4 % — — 1890.....	92.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 30,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 10,000, „Carl“ 6,000, „Østas. Komp.“ 288,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Urania“ 2,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 4,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 4.—10. Maj.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvssund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer 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, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Gods modtages Onsdag og Torsdag.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Riga [Leopold II] Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Perm] forv. Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambøhus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Karlskrona, Gefle og Sundsvall [Ellen] Eftm. fra Frihavnen.  
Til Libau [Viking] forv. Eftm. fra Toldboden.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Pl.  
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 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.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen 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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvssund] 9 Aften. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

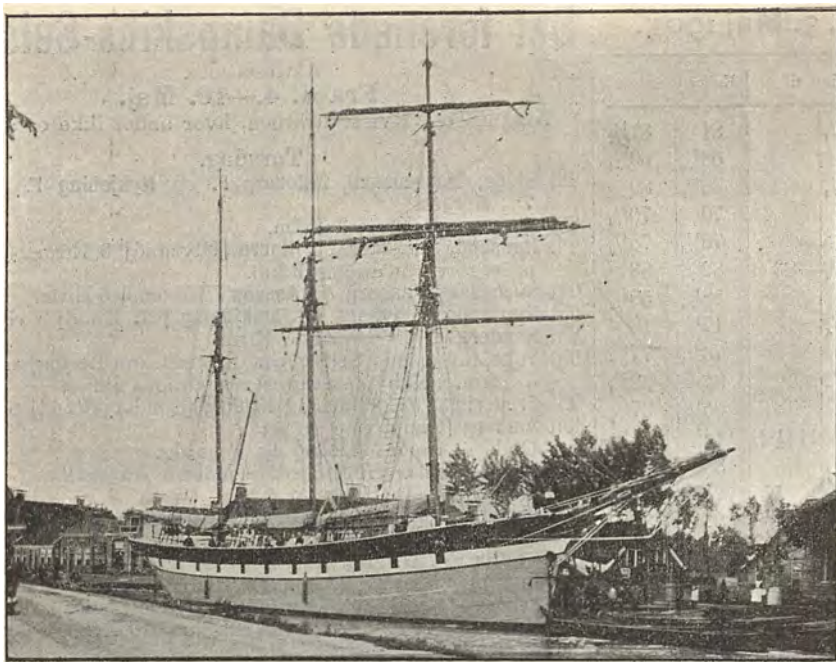
Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Onsdag.

Til Frederikshavn, Horten og Christiania [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 Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 8 Form.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.





„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.

## 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.

## 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 Butte 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.

## Den almindelige danske

## Skibsførerforening af 1874

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



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplade

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (3: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortoldet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283.

St. Annæ Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort, Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## A. S. B. Johannessen

Skibsmægler & Kommissionsagent

3 Bernard Str. **Leith.**

Telegram-Adresse: Nolsøe, Løth.

Telef. 39 Y Central.

## Foreningen

for Oprettelse af

skandinaviske Sømandshjem

afholder sin aarlige Generalforsamling, Fredag den 26. Maj Kl. 7 Efterm. i den almindelige danske Skibsførerforenings Lokale, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

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 & Hølsingørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers  
anbefales Foreningens Medlemmer.  
Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.  
Prististe sendes paa Forlangende.

**AXEL LUND**  
anbefaler sin  
Skibsprovianterings-Forretning.  
Faxe Ladeplads  
Telf. Nr. 3.

## 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 Lastep-  
ladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra  
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr 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 DAMPKIBE samt Kontrahering af nye.

Saa vel Passager- som Fragt-, Bugser- og Isbryderdampere, Bjærgningsdampere etc.  
findes stæde paa Haand.

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

**Hecksher & Søn,**  
Skibsmæglere.  
Havari-Kommissionærer.  
Kjøbenhavn.

**Wonsild & Søn.**  
Skibsmæglere og Dampskibsagenter.  
Kjøbenhavn.  
Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

**HOLM & WONSILD,**  
Skibsmæglere,  
Dampskibsagenter og Redere.  
Kjøbenhavn.  
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Overrettsagfører  
**Niels Nielsen**  
Vestergade 3. Kjøbenhavn K.  
Sø- og Handelssager.

**Harald Christensen.**  
Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

**Carl v. d. Hude**  
Skibsmægler. Aarhus.

**SØBORG & BENTHIN,**  
Skibsmæglere,  
AALBORG.  
Telegrafadresse: „Søborg“.  
Telefon Nr. 56.

**Per Sundin**  
Skibsmægler  
Sundsvall.

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith.**  
Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

### William Sipari & Co. Skeppmäklare & agent Träexporteur.

Frederikshavn. Finland.

**Rob. Asplund, Luleå.**  
Edsvuren  
Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

### G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og  
Speditør

Gent, Belgien.

**James Stenstrøm**  
Skibsmægler-  
og Befragtningsforretning  
Lysekil

Telegr.-Adr.: „STENSTRØM“

**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.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**Sandballast**  
leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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“.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE  
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**ADOLF USTRUP**

**Baad- & Skibsbygger**

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

**Fiskefartøjer**

ny Konstruktion



**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.

**Otto Kragh's Efterfølger**

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } **Skræderi og  
fuldstændig/Herreekviperung.**

**Uniformer, garanteret 1ste  
Klasses Varer og Syning.  
Uniformeffekter, fuldstændig  
Søekvipering.**

**Uniformshuer i flere Quali-  
teter.**

**Normal Underbeklædning,  
prima Varer.**

**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.

**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. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Maj 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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 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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

## 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.

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO. LTD.

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

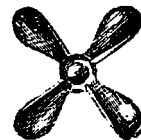
Makers of FINISHED CRANK and PROPELLER SHAFTS,  
also Rough and Machined Forgings.

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 Holzapfel.  
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., Kjøbenhavn

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Løbet af 50 Minutter.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

Kay Dyhr, Kjøbenhavn

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

De danske Conservefabriker.

### J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserver  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødssuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport

Swiss Milk

Usukret

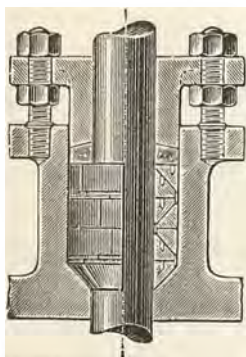
Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

### 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.

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St. **Copenhague** **42**  
Telegram-Adresse: **Copenhague** **42**  
Telefon-Nr. **42**

### Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

### S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

### 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.)

### Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

### Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

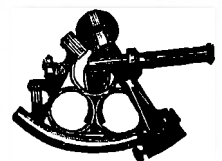
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:  
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Læge H. C. Lund.

### Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.



Kjøbenhavn, d. 11. Maj 1905.

Gennemførelsen af Skattelovens Bestemmelser om Aktieselskabers Beskatning har givet Anledning til en Del berettiget Utilfredshed blandt saa vel Dampskibs- som Sejlskibsrederne. Det er særlig Fortolkningen af Bestemmelserne om, at der ved Beregningen af den skattepligtige Indkomst i Driftoverskudet kan fradrages en vis Procent af Skibenes Indkøbspris, og at et i Danmark hjemmehørende Selskab, naar det godtgøres, at en vis Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, ikke skal svare Skat af en forholdsmæssig Del af Nettoindtægten, der har fremkaldt Utilfredsheden. For det første Punkts Vedkommende har Skatteraadene godkendt Berettigelsen til normalt at regne med en Afskrivning af 5 pCt. af Skibets Indkøbspris — og mulig har de herved ramt det rette —, men samtidig har de fordret, at det paagældende Beløb faktisk skal være afskrevet, og at dette skal fremgaa af Regnskabet, og denne Fordring gør Reglen saa nogenlunde værdiløs, i hvert Fald for Sejlskibs-Aktieselskabernes Vedkommende. Hvad det andet Punkt angaar, da er Reglen bleven fortolket forskelligt i de forskellige Skattekrede. Den for Skibsfarten gunstigste Fortolkning gaar ud paa, at der ved den Bruttoindtægt, som skal godtgøres at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet, for at en forholdsmæssig Del af Nettoindtægten skal blive skattefri, maa forstaas den, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted; men nogle Skatteraad har fortolket Reglen derhen, at vedkommende Skib udelukkende skal have været beskæftiget i Fart mellem udenlandske Havne, eller at vedkommende Virksomhed skal være ledet fra Udlandet, for at det nævnte Fradrag skal kunne foretages. Man staar altsaa her overfor Fortolkninger, der dels er indbyrdes forskellige, dels bevirker, at de nævnte Regler ikke kommer Skibsfarten til Gode i det Omfang, som det utvivlsomt har været Hensigten med dem.

Det er os bekendt, at disse Forhold har foranlediget, at Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for nylig har rettet en udførlig Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i den Hensigt at faa dem ændrede, og at Repræsentationen har indledet Forhandlinger med Skattedepartementet med dette Maal for Øje. Der er derfor ikke i Øjeblikket Grund til at komme ind paa denne Sags Enkeltheder, idet man tør gaa ud fra, at alt, hvad der kan anføres til Fordel for Skibsfartens Opfattelse af de omtalte Bestemmelser i Skattelovens, vil blive gjort gældende paa rette Sted. Vor Hensigt med at omtale Sagen nu er kun at gøre Skibsrederne opmærksomme paa, at selv om der ikke forinden den forestaaende Skatteligning foreligger noget Resultat af de af Fællesrepræsentationen indledede Forhandlinger, saa bør de fastholde, at det er den Bruttoindtægt, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, der bliver at lægge til Grund ved Beregningen af den skattefri Del af Nettoindtægten. Denne Fortolkning giver efter vor Mening ikke Skibsfarten, hvad der tilkommer denne, og forhaabentlig vil man senere kunne opnaa en gunstigere; men i Øjeblikket er det sikkert den for Skibsfarten bedste af de Fortolkninger, der kan gennemføres. Og særlig i de Skattekrede, hvor man,

som ovenfor omtalt, har fortolket Reglen paa en anden og ugunstigere Maade, bør Skibsrederne ved den forestaaende Ligning fastholde nævnte Fortolkning. Naar de gør dette, vil de paagældende Skatteraad blive nødt til at bøje sig. Thi den i Fjor foretagne Ligning hviler utvivlsomt paa en Misforstaaelse af Skattedepartementets „Vejledning“, der for dette Punkts Vedkommende ganske vist ogsaa indbyder til Misforstaaelse. Men Departementets Opfattelse fremgaar tydeligt nok af dets senere udsendte Beretning om dets Møde med Repræsentanter for Skatteraadene i Marts i Fjor, i hvilken det udtales, „at det er den Bruttoindtægt, som i Regnskabsaarets Løb haves ved Skibes Fart mellem udenlandske Havne, det vil sige ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, der bliver at tage i Betragtning ved Fradragets Beregning, og at det ikke kan fordres, at Skibet i det paagældende Regnskabsaar udelukkende er benyttet til Fart mellem udenlandske Havne uden nogen Gang at have losset eller ladet i dansk Havn“. Denne Fortolkning maa altsaa kunne gennemføres i alle Skattekrede. Og saa vil det forhaabentlig være Fremtiden forbeholdt at se de Bestemmelser i Skattelovens, vi her har omtalt, gennemførte saaledes, at Skibsfarten faar, hvad den med Rette kan kræve.

Vi har modtaget følgende:

Det hænder ikke saa sjældent, at Sømærkerne (Prikkerne) i vore indre Farvande, saasom Svendborgsund, bliver beskadigede, forrykkede eller helt fjernede fra deres oprindelige Plads i Farvandet af Skibe eller større Baade, uden at saadan Hændelse af Føreren bliver indberettet til vedkommende Lodseri. At en saadan Fremgangsmaade er højst urigtig, maa enhver jo erkende, og at den strider imod Loven fremgaar af, at en Skibsfører for nylig ved Rudkjøbing Bytings Ret blev dømt til at betale 60 Kr., dels som Bøde, fordi han ikke havde indberettet til Lodseriet, at hans Skib havde forrykket en af Prikkerne i Svendborgsund, dels som Erstatning for den Skade, Prikken havde lidt. Det maa derfor anbefales d'Hrr. Skibsførere at undgaa med deres Skibe at komme i Berøring med Prikkerne og endelig ikke glemme, i Fald de tilfældig skulde komme til at beskadige, forrykke eller helt fjerne en Prik fra sin oprindelige Plads i Farvandet, da snarest mulig at indberette saadant til vedkommende Lodseri.

Svendborg, Maj 1905.

Møller,  
Havnefoged.

Det danske Generalkonsulat i St. Petersborg har angaaende St. Petersborg Havn indberettet til Udenrigsministeriet:

Den officielle „Handels-Industri Tidende“ for Onsdag d. 13/26. April beretter, at Lade- og Lossepladsen for smaa udenlandske Skibe under den forestaaende Navigationsperiode skal overføres fra den hidtilværende Ankerplads paa „Store Newaen“, nedenfor Nikolaj-Broen, til Gutujewski-Ostrow, hvor hidtil kun de store Skibe har ladet og losset. Ankerpladsen paa „Store Newaen“ skal nu udelukkende staa til Raadighed for Skibe, der gaar under russisk Flag, specielt Kabotagefartøjer.

Det forenede Dampskibsselskabs Direktion. Fra 1. Juli vil Det forenede Dampskibsselskabs Direktion blive suppleret med en 4de Direktør, der særlig skal overtage det tekniske Departement i Selskabet, nemlig Premierløjtnant, Værftsingeniør N. J. W. Høst, der i den Anledning udtræder af Marinen.

Skibsreder J. J. Jensen af Thurø er efter et kort Sygeleje afgaaet ved Døden paa Fredericia Sygehus.

Ændring af Lodstakstjerne. Efter foretagen Revision vil de gældende Lodstakster for Lodserierne under de to Overlodsdistrikter blive delvis ændrede. De saaledes ændrede Lodstakster træder i Kraft d. 1. Juni.

Comité maritime international vil, i Følge „Hamb. Corr.“, fra d. 14—17. Juni afholde en Konference i Liverpool over international Søret. Følgende Spørgsmaal vil blive behandlet: Indskrænkning af Reders Ansvar, Retsstridigheder angaaende Laan i Skibe og Retsstridigheder angaaende Fragt.

Under Forsæde af Liverpools Lord Mayor er der nedsat en Komite til at forberede Mødet.

## Nord- og Østersøfarten.

Fra Firmaet C. K. Hansen har vi modtaget nedenstaaende Cirkulære angaaende Kjøbenhavn Konferencen:

Østersøsesæsonens Aabning er nu lige for Haanden, og Spørgsmaalet om Minimums Rater pr. f. o. w. ligger nu Rederne paa Sinds i højere Grad end nogensinde.

Vi har modtaget adskillige Meddelelser, endog fra Medlemmer, der er meget stærkt interesserede i Kjøbenhavn Konferencen, om rapporterede Fragtslutninger under Konference Raterne, og der er bleven fremsat Tvivl om Muligheden af at gennemføre vore Planer, naar Redere saaledes akcepterer lavere Rater end de fastsatte. Vi kan dog ikke se, at der er nogen Grund for Rederne til at blive urolige i Anledning af de saaledes hidtil rapporterede Fragtslutninger; thi det maa erindres, at disse udsendes kritikløst af Mæglere, og man ser de samme Fragtslutninger rapporteret atter og atter, i de fleste Tilfælde uden at Dampernes Navne er anført.

Det er interessant at se, at meget faa af de større Redere har akcepteret nogen Fragt for deres Dampere under Konference Raterne; oftest er det smaa Redere med et Par Baade, der bliver urolige og ængstelige for, at andre skal sikre sig Fragterne før de selv. Man kan sikkert gaa ud fra, at ingen af de Redere, der var til Stede ved Konferencen i Kjøbenhavn, ventede, at der ingen Fragtslutninger skulde finde Sted i April og Maj Maaned — det blev tværtimod udtrykkelig nævnet, at vi, hvis det blot var muligt at faa 60—70 pCt. af Østersø Rederne til ikke at slutte under Minimums Raterne, vilde være i Stand til at gennemføre vor Plan med et heldigt Udfald.

Naar man ser hen til Antallet af hidtil sluttede Fragter, maa det blive enhver paafaldende, at dette er overordentlig ringe, og af dette Antal er en meget væsentlig Del sluttet til Konference Rater og nogle endog til over disse.

Hvad der imidlertid lover særdeles godt med Hensyn til fremtidigt Arbejde, er det, at der hersker en udpræget Følelse blandt Flertallet af Rederne af, at vi maa holde sammen. Kjøbenhavn Konferencen har vist sig at bestaa ikke blot i Ord, men ogsaa i Handling, og vi kan ikke noksom glæde os over den Maade, paa hvilken vore Kolleger i Tyskland, England, Frankrig, Sverrig og Norge lige indtil det nærværende Øjeblik har gennemført Kjøbenhavn Konferencens Bestemmelser.

Uheldigvis har en Omstændighed virket noget til Skade for os, nemlig den Misforstaaelse, der har hersket blandt et stort Antal Redere angaaende de fastsatte Rater fra Riga, Windau, Memel etc. Man har her troet, at disse først skulde træde i Kraft fra f. o. w. i Sverrig og Finland, hvorimod det utvivlsomt var Konferencens Hensigt, at Minimums Raterne, hvad disse Havne angik, skulde træde i Kraft straks. Dette har ganske vist ført til nogen Forvirring, ved hvilken Købmændene har pro-

fiteret, men naar man tager det hele under et, saa er der ikke indtil nu sket nogen Skade, og hvis Rederne blot vil holde sig urokkelige for en kort Tid endnu, saa kan det heldige Udfald ikke svigte. Det vil ikke kunne benægtes, at selv de Rater, der er akcepterede under Konference Raterne, udviser en tydelig Forbedring af Situationen i Sammenligning med sidste Aar, og dette alene vil være tilstrækkeligt til at vise, at vi arbejder i den rigtige Retning. Hensigten med nærværende Cirkulære er derfor blot at rette en indtrængende Anmodning til Rederne om at udvise den fornødne Fasthed og loyalt Sammenhold. Der er ikke nogen som helst Grund til at blive urolig over de faa Fragter, der er sluttet hidtil, og man bør ikke tage noget Hensyn til alle de Cirkulærer, der udsendes af Mæglere og Spekulanter med det Formaal for Øje at forurolige Rederne. Med mindre der gives positive Oplysninger angaaende Dampene, er det saa at sige sikkert, at der er noget galt ved Meddelelsen, hvad vi har godtgjort i en Mængde Tilfælde ved at gaa den Slags Meddelelser efter. Der er ogsaa bleven udsprede Rygter om, at ledende Medlemmer af Kjøbenhavn Konferencen skulde have akcepteret lavere Rater end Konference Raterne, hvilke Rygter har vist sig at være absolut ugrundede og kun udsprede for at gøre Fortræd. Paa de Medlemmers Vegne, der er interesserede i Konferencen, maa vi derfor anmode Dem personligt om ikke at fæste Lid til saadanne Rygter og bede Deres Venner om at gøre det samme. Med endnu en Maaned loyalt Samarbejde kan det heldige Udfald ikke udeblive.

Kjøbenhavn, d. 1. Maj 1905.

C. K. Hansen.

Fra Christiania Dampskibsrederforening har „Norges Sjøfartstidende“ modtaget følgende:

I Anledning af Meddelelsen om det aarlige Møde i Newcastle Handelskammer, hvor Mr. Bell af Firmaet Pyman, Bell & Co. foreslog en Protest mod de af Skibsrederne fastsatte Minimumsrater for Østersøen og Hvidehavet, skal vi meddele, at D'Hr. Pyman, Bell & Co. Ltd., som er store Importører af Trælaster fra Sverrig og Finland til Hull, Hartlepool og Tyne, og som i Juni har store Fartøjer at skibe fra Østersøen, til Dato ikke har faaet sluttet en eneste Baad.

Fra tyske Redere har „Hamb. Corr.“ faaet Meddelelse om, at en Mægler i Riga har sendt et Skibsmæglerfirma i Flensborg følgende Brev:

„Jeg hører, at et 1,000 Stdr. Flensborger Dampskib, lastefærdigt 30. April, udbydes til Konference Rater, men at Rederiet konfidentielt forpligter sig til en Erstatning eller delvis Tilbagebetaling af denne Fragt. Skulde De kunne faa Budet, saa vil jeg, selvfølgelig under streng Diskretion, kunne afslutte en saadan Fragt. Den eneste her erholdelige Ladning af denne Størrelse er for Tiden Riga—Antwerpen D. B. B. samt en Del square timber til 26 Frcs. pr. Std., medens Konference Raten er 29 Frcs., og der bliver altsaa en Tilbagebetaling af 3 Frcs. som Ekstrakurtage.“

Dette Brev har vedkommende Flensborgerfirma tilsendt alle derværende Skibsredere, og fra disse er der tilbagesendt skriftlig Meddelelse om, at det hele er fuldstændig Usandhed. Rederne i Flensborg er saa langt fra at gaa med til noget af denne Art, at de tværtimod er fuldstændig bestemt paa at gøre alt for at gennemføre Konference Fragterne. Som Bevis for Rigtigheden heraf kan nævnes, at der for Tiden i Flensborg ligger 20 Skibe oplagte, og disse vil ved Østersøfartens Aabning afvente det Tidspunkt, da der kan faas Beskæftigelse paa Basis af Konference Raterne. Vi finder os foranlediget til at offentliggøre dette, skriver Bladet, da det viser, hvilke Midler man betjener sig af for at forstyrre Bestræbelserne med Hensyn til at bringe Fragterne op.

Forøvrigt beviser det her passerede, at Riga Af-

skiberne ikke kan faa noget Dampskib under Konference Raterne; thi dersom de kunde have faaet Tonnage billigere, vilde jo en saadan Fremgangsmaade have været nødvendig.

Firmaet C. K. Hansen har paa Grund af den Betydning, som dette lille Eksempel har til Belysning af Redernes Standpunkt, udsendt Meddelelse om denne Sag og tilføjer heri under d. 5. ds.: En af Flensborger Rederne skriver til os i Dag, at adskillige af de oplagte Flensborger Dampere nu er afgaaet efter at have opnaaet Fragt til Konference Rater, og ganske tilsvarende Efterretninger har vi nu modtaget fra Redere i Kjøbenhavn.

Den 2. Juni afholder Schutzverein Deutscher Rheder et Møde i Kiel, til hvilket ogsaa andre tyske Redere bliver indbudt, for at drøfte de Beslutninger, der blev taget paa Konferencen i Kjøbenhavn.

### Østasiatisk Kompagni.

Af den nu udkomne Beretning med Regnskab for Aaret 1904 hidsætter vi følgende:

Resultatet af Virksomheden i det forløbne Aar er det bedste siden Kompagniets Stiftelse.

Ved Hovedkontoret har Handelen gjort gode Fremskridt, hvad der gælder saa vel Teak og andre Træsarter som Importen af Produkter og for den oversøiske Eksport, ligesom Rederivirksomheden har givet et godt Overskud i Forhold til de senere Aar.

Ved Bangkok-Filialen har navnlig Skovafdelingen givet et godt Udbytte, begrundet paa rigelig Tilførsel fra Kompagniets Skove i det Indre af Siam. Filialen lagde ved Aarets Udgang Beslag paa en Kapital af Kr. 3,963,905.29, og Aktiverne bestaaende af Dampere, Savmøller, faste Ejendomme, Varelagere, Debitorer etc. beløber sig til Kr. 3,225,750.43, medens Resten har været anvendt som arbejdende Kapital i Skovene og er udgivet til Anskaffelse af Elefanter, Baade og Inventar, Ringning og Fældning af Træer, Forskud til Skovarbejdere etc.

Singapore Filialens Resultat er mindre godt, men den er et nyttigt Led saa vel for Ekspeditionen af Kompagniets Dampere, som for Eksporten af Produkter derfra og fra vore Stationer paa Malakkakysten. Filialen lagde ved Aarets Slutning Beslag paa Kr. 349,396.37, heraf er Kr. 283,055.42 Aktiver, bestaaende af Lægtermateriale, Dampbaad etc., hvorefter der arbejdes med en Kapital af Kr. 66,340.95.

Paa Shanghai og de derunder hørende Filialer i Manchuriet, hvilke sidste paa Grund af Forholdene er lukkede, medens Virksomheden i Shanghai foreløbig er indskrænket til et Agentur for Varetagelsen af Kompagniets Interesser, er der afskrevet et Tab af Kr. 917,311.59.

I Slutningen af Aaret solgtes Damperne „Prins Valdemar“ og „Bintang“ med god Avance; disse vil blive erstattede med anden Tonnage.

Forretningen og Farten paa Sydafrika, som omtales i vor sidste Beretning, er fortsat i det samme Spor, men der har i det sidste Aar hersket nogen Stilstand i Forretningerne, dog har Resultaterne, naar Hensyn tages til disse Forhold, været ret tilfredsstillende.

I Overensstemmelse med tidligere Aars Fremgangsmaade er der af Driften afholdt Reparationer og Vedligeholdelse, hvorefter der bliver et Netto Overskud af Kr. 2,623,766.72; til Afskrivninger paa Damperne (5 pCt. paa disses oprindelige Værdi), Ejendomme, Inventar etc. benyttes Kr. 1,404,646.54 (heraf Kr. 917,311.59 til Tab i Shanghai og Manchuriet), saaledes at der bliver Kr. 1,219,120.18 til Dividende, Tantiemer og Reservefond.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen ved Hovedkontoret..	Kr. 1,311,149.15	
Brutto Avance paa Damperne.....	— 3,036,542.66	
Udbytte i Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskab.....	— 458,438.40	
Udbytte i The South African Trading Co..	— 20,000.00	
Brutto Avance hos Filialerne.....	— 624,430.55	
Overført fra forrige Aar.....	— 129,555.83	
		Kr. 5,580,116.59
Herfra gaar:		
Administrationsudgifter ved Hovedkontoret og Filialerne..	Kr. 381,867.07	
Dampernes Udgifter..	— 2,314,846.02	
Rente Konto.....	— 259,636.78	
Afskrivninger.....	— 1,404,646.54	
		— 4,360,996.41

Efterladende..... Kr. 1,219,120.18,

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter Aktionærerne erholdt 8 pCt., til Reserverfonden henlægges Kr. 250,000, saaledes at denne nu udgør Kr. 1,250,000, til Tantiemer til Bestyrelse, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 133,121.58, medens Kr. 275,998.60 overføres til næste Aar.

Ved Overtagelsen af det Vestindiske Kompagni med dets Aktiver og Passiver blev Aktiekapitalen i Februar Maaned 1905 udvidet med 3 Mill. Kroner til 10 Mill. Kroner, samtidig blev det tidligere Obligationslaan til Rest 3,325,000 Kr. indfriet og et nyt 5 pCt. Obligationslaan paa 5 Millioner Kroner optoges.

Linjen paa Vestindien og Mexico har gjort gode Fremskridt trods den skarpe Konkurrence, der nu er endt med Overenskomst med Hamburg-Amerika Linjen om venskabeligt Samarbejde for flere Aar.

Efter Afholdelse af alle Driftsudgifter er der et Overskud paa Kr. 142,554.75, hvoraf Kr. 138,410.45 er anvendt til 5 pCt. Afskrivning paa Dampernes Værdi, medens Resten Kr. 4,144.30 er fremført til det ny Aar.

### Af udenlandske Dampskibsselskabers Aarsberetninger.

Cunard Linjens Aarsberetning, der for kort Tid siden er udsendt, viser tydeligt, hvilke Følger Atlanterhavskrigen har haft. For Aaret 1903 var Selskabet i Stand til at udbetale en Dividende af 4 pCt., hvorimod 1904 intet Udbytte giver. Nogle faa Talstørrelser for 1904 sammenlignet med de tilsvarende for 1903 giver imidlertid det bedste Billede af Forholdene:

	1903	1904
	£	£
Overskud	271,966	80,213
Taget fra Reservefond	0	75,000
Afskrivning	164,747	139,892
Henlagt til Assurancefond	30,302	6,423
Dividendekonto	69,578	0
Overført til næste Aar	5,775	7,429
Assurancefond	380,000	380,000

Den store Nedgang i Overskudet skyldes naturligvis først og fremmest Takstkrigen, om end Forholdene i Atlanterhavsfarten, selv bortset fra denne, ikke har været

gunstige i det forløbne Aar. Værd at lægge Mærke til er Forøgelsen i Driftsomkostninger, idet disse er vokset med ikke mindre end c. 225,000 £, medens Indtægten samtidig kun er steget med c. 50,000 £.

Hvad Betingelserne for Krigens Afslutning var, oplyser Beretningen\*) intet om, ligesaa lidt som der meddeles noget nærmere om de to store Oceanflyvere, som Selskabet for Tiden har under Bygning.

Vereignigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft har udsendt sin Beretning for det forløbne Aar, der naturligvis heller ikke for dette Selskab, saa lidt som for noget andet, der har været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, har været særlig glædeligt. Om Trafiken paa Danmark hedder det, at den trods Konkurrencekampen var ret tilfredsstillende og havde styrket Selskabets Stilling saaledes, at det sidst paa Aaret paa et tilfredsstillende Grundlag havde kunnet slutte en Overenskomst med Det forenede Dampskibsselskab. Bl. a. med Henblik paa Søfartskonferencen i Kjøbenhavn formenes det i Beretningen, at man i det kommende Aar vil gaa bedre Tider i Møde.

Driftsindtægterne var i 1904 Mk. 300,422 mod Mk. 119,685 i 1903; medens dette sidste Aar efter foretagne Afskrivninger (150,000 Mk.) gav et Underskud paa Mk. c. 156,000, har 1904 (efter Afskrivning af 107,000 Mk.) givet et Overskud paa Mk. c. 52,000, hvorved Deficit paa Balancen gaar ned fra Mk. 148,290 til Mk. 96,066.

Norddeutsche Lloyd's Aarsberetning bærer ligesom Cunard-Linjens tydelige Spor af Atlanterhavskrigens Følger i Forbindelse med Virkningerne af det overordentlig lave Niveau for Fragtmarkedet i det forløbne Aar.

Driftsoverskudet for 1904 udgør Mk. 19,826,638 og Tilskudet fra International Mercantile Marine Co. Mk. 1,000,000, ialt Mk. 20,826,638.

Heraf fragaar til Forsikringsfondet Mk. 1,384,564, Renter, Driftsomkostninger, Indkomstskat etc. Mk. 4,317,477, Afskrivninger paa Dampere og Inventar Mk. 13,008,807, hvorefter der bliver et Netto Overskud paa Mk. 2,115,789. Af dette henlægges 5 pCt. eller Mk. 105,291 statutmæssigt til Reservefonden, medens Mk. 2,000,000, eller 2 pCt., udbetales til Aktionærerne. Til næste Aars Regnskab overføres Mk. c. 10,500.

Status balancerer med Mk. 214,125,472. Aktiekapitalen er Mk. 100,000,000, Fornylsesfonden er Mk. c. 5. Mill., Laan Mk. c. 56 Mill., Reservefonden Mk. c. 4 Mill. og diverse Kreditorer Mk. c. 31 Mill.

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af en lidt bedre Tendens i La Plata Markedet og Østersøen, der ogsaa synes at vise Tegn paa mere Fasthed, er der ellers ikke indtraadt nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Der mangler imidlertid baade her og i andre Retninger det rigtige Liv, og navnlig er Nordamerika for Tiden et under al Kritik slet Marked, idet der er en stor Knaphed paa Laster. Det er saaledes sørgeligt at se, at der fra Kanada, hvor ellers nu Træsæsonen for Alvor skulde begynde, kun sluttet yderst faa Dampere, hvortil Grunden er, at meget væsentlige Partier borttages af Rutebaadene, hvis Konkurrence vi allerede tidligere har omtalt, ikke alene i Kanada Markedet, men ogsaa mange andre Steder, og for Fragtdampernes Vedkommende vil denne Konkurrence vokse Aar for Aar. Den 4. Maj kom de første Dampere

ind til Kronstadt, og i Sydfinland og Sverrig er ogsaa adskillige Lasteadler nu tilgængelige, saa at det ikke vil vare længe endnu, inden hele Botten kan besejles. Dette skulde give lidt Luft og stive Markedet af, hvilket, som ovenfor antydtes, der ogsaa er Tegn til, og naar blot Rederne i nogle Uger endnu vil vise Fasthed og ikke akceptere under Minimumsraterne, saa skal Sejren nok blive deres. Vel har der i den sidste Tid været rapporteret en Del Befragninger fra Botten til under Minimumsraterne, men man maa være forsigtig med at tro paa dem. Faktum er, at der endnu er mange ubefragtede Ladninger baade pr. f. o. w. og senere, og det er os en Glæde at kunne meddele, at der navnlig i de allersidste Dage er bleven sluttet adskillige Dampere baade til og over Konference Fragterne, hvilket er det bedste Bevis for, at Købmændene begynder at komme i Forlegenhed for Tonnage. De skal have deres Træ bortskaffet, og det ligger i Redernes egne Hænder at benytte de Chancer, som de nu har til at faa deres Program sat igennem. Det kan gennemføres, og Udsigterne dertil er gode, blot maa Rederne ufravigelig holde paa Konference Fragterne, hvilket heldigvis ogsaa langt den overvejende Del af dem gør.

Det østlige Marked er stille. Et Par enkelte Dage var der meget Begær fra Java og nogle Juni/Avgust Dampere sluttedes med Sukker til 26/3 U. S. eller Evropa, men Raten gik derefter igen tilbage til 25/6. Fra Calcutta placeres fremdeles kun Baade i lokal Kulfart. Bombay og Kurrachee har kun sluttet lidt til henholdsvis 13/ og 14/ à 14/6 udsøgt Havn pr. Maj.

Sortehavet etc. viser ikke meget Liv. Fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn betales ved Anlægning omkring 6/9, medens mindre Baade placeredes til 8/ à 8/6 N. C. pr. prompt. Fra Sulina betales 7/ Rotterdam eller Antwerpen og fra Bulgarien 7/3 à 7/6 L. H. A. R. Azoff har sluttet til 8/6 Rotterdam, 8/9 à 9/ „any“, 3 d. ekstra Hamburg, alt pr. Maj. For Efteraars Lastning fragtes næsten intet.

Middelhavet har sluttet jævnt normalt for Erts til omtrent forrige Uges Rater. For Fosfat noteres bl. a. 5/9 Bona/Plymouth, 7/ Sfax/Bordeaux, og for Esparto 12/ Aguilas eller Almeria/Firth of Forth. Fra Aleksandria betales 8/ Bomuldsfrø til direkte Havn U. K. pr. Maj og for Salt fra Iviza til Finland Frcs. 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> én, 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Havne. Ladningerne synes i det hele taget at blive lidt knappere for Middelhavet nu. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandrede paa Basis af 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/ Cardiff, 4/9 Middlesbro, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam.

Nordamerika har som anført kun meget lidt at byde paa. New York placerede nogle faa Dampere til La Plata med Stykgods til omkring 17/6 Dødvægt. Kanada tager næsten ingen Baade. For Bomuld sluttedes lidt til 25/ à 26/3 fra Savannah, og for Fosfat betales 14/6 Tampa/Stettin. Golfen er meget flov, og en prompt Baad akcepterede endog 9/ Netto Charter til Rotterdam eller Hamburg, medens der pr. ultimo Maj betales 9/6 U. K. eller Kontinentet. For Træ betales 87/6 Pensacola/Genua og Neapel, 82/6 til Holland (2 Lossehavne). Paa Timecharter er 3/9 à 4/ det bedst opnaelige, Levering i U. S., Tilbagelevering i Evropa.

La Plata Markedet er fast for Maj Lastning, og der betales for denne Termin indtil 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, medens der pr. Juni/Juli kan faas 17/9 à 18/6, alt efter Størrelse og Position. Fra Bahia Blanca er der betydelig mindre Efterspørgsel, da Lastetørnen er optaget for lang Tid. Sidst betalte Rate er 17/6 pr. Juni med Tørn limiteret til 3 Dage.

Østersømarkedet er ikke særlig aktivt, men der gør sig ligesom en bedre Tendens gældende. St. Petersburg, som nu er aaben, har intet at byde paa for prompt Lastning, da Varer først ventes frem godt hen i Juni Maaned, Reval er ogsaa meget stille, hvorimod Riga og Libau nærmest er lidt fastere. Sidst nævnte Plads har sluttet til 9 d. London eller Rotterdam, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dunkerque, 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub>

\*) Ved Cunard Linjens aarlige Generalforsamling d. 13. April oplyste Selskabets Direktør, Lord Inverclyde, at Forhandlingerne i Efteraaret kun førte til rent forsøgsvis Overenskomster, og at der i dette Øjeblik ikke foreligger nogen virkelig Overenskomst mellem Cunard Linjen og de kontinentale Linjer eller International Mercantile Marine Co.

Rouen og fra Riga kan ogsaa faas 9 d. til London eller Rotterdam. Desuden er der mindre Partier Hør fremme til Frs. 18 Dunkerque eller Ghent. Træfragter fra Riga er endnu knappe, men de vil antagelig snart blive rigeligere. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa, og Raterne er smaa. For Sleepers noteres f. Eks. kun 5/6 à 5/9 til Østkysten, 7/6 Vestkysten og for D/B/B. fra Memel Hfl. 11 1/2 til Rotterdam. Hvad angaar Træfragterne fra Botten, da lader det til, baade efter forskellige Beretninger fra Udlandet og efter de i de sidste Dage stødte Befragtninger at dømme, at Befragterne begynder at blive mere medgørlige, og der er, som sagt, netop i de sidste Dage effektueret adskillige Afslutninger til Konference Fragter.

Kulfragterne er ikke undergaaede væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Til Østersøen er de stadig meget usle, og ad Middelhavet maa de maaske nærmest betegnes som en Kende svagere. Ekspeditionerne paa Forthet er gennemgaaende gode, hvorimod de paa Tyne er temmelig lange. Der sluttet fra Østkysten til 3/9 à 3/10 1/2 Kronstadt, 3/10 1/2 à 4/ Riga eller Libau, 3/7 1/2 Swinemünde, 3/9 Neufahrwasser eller Lübeck, 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/ à 4/6 danske Smaahavne, 4/ à 4/3 Kiel, Wismar eller Rostock, 7/ Barcelona, 6/4 1/2 à 6/6 Genua eller Savona, 8/ Venedig, 6/6 Smyrna. Fra Cardiff er sidst betalt 4/3 Kjøbenhavn, 4/6 Kronstadt, 4/10 1/2 Oporto, 7/ Barcelona, 6/7 1/2 Genua, Frs. 7 Algiers, 7 3/4 Marseille, 7/7 1/2 à 7/9 Venedig 6/3 Port Said, 8/3 Colombo, 6/ Las Palmas, 7/3 La Plata, 8/9 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere er ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring siden sidste Notering; Markedet er præget af den flove Tilstand, og for Kornlaster er det meget vanskeligt at opdrive et nogenlunde antageligt Tilbud; og desværre er Udsigten til en snarlig Bedring ikke meget stor.

ab Memel noteres til Bremen 25 à 26 Mark pr. Std.

ab Kønigsberg staar det uforandret med 10 Mark Rugbasis sædvanlige Options, samt til Østkysten England 1/4 1/2, Engl. Kanal 1/7 1/2, Bristolkanalen 1/10 1/2 à 2/ Hvedebasis.

ab Danzig skal det være meget daarligt, og der foreligger heller ingen Noteringer derfra.

ab Stolpmünde er det nu desværre ogsaa kommet ned efter, idet der blev sluttet til 3 1/2 Mark for Rug, hvortil der endnu anvendes nogle enkelte Skibe.

ab Rostock noteres nu til Danmark, Sundhavn Hvede 3 Mark.

ab Hamburg er det saa elendigt, som det vist ikke har været i flere Aar; der er sluttet til 3 3/4 Mark til Danmark og kun 3 Mark til Flensborg for svært Korn, og Skibene har tilmed maattet ligge længe fragtsøgende. Salget af de store tyske Paketdampere til Rusland forarsagede, at den billige Fragt for Majs fra Amerika til Hamburg til Dels blev udelukket, hvad der vel atter var Grunden til den ret livlige Trafik fra Kjøbenhavn i Foraaret.

ab Kjøbenhavn har det heller ikke været meget livligt; der blev sluttet til Halmstad Rug 10 Øre, Kønigsberg, Stettin Majs 3 Mark samt Bomuldsfrøkager til Lolland/Falster 13/14 Øre.

ab Bornholm blev noteret til Stralsund 3 1/4 à 3 1/2 Mark, Colberg 3 Mark, Kiel 3 1/2 Mark, Danzig 3 1/4 Mark, alt Sten.

## Sømandssparekassen.

Vi har modtaget følgende:

Det var ved Dansk Sejlskibsrederi-Forønings Generalforsamling i Vejle 1903, at denne Tanke først kom frem, idet den blev nævnt i Forbindelse med

det Foredrag om vore Sømænd, undertegnede der fik Lov at holde. Da Arbejdet for at faa rejst en „Sømandshøjskole“ senere kom frem — dens Realisation har af særlige Grunde maattet udsættes et Aar, men er paa ingen Maade opgivet — tog Tanken Fart, thi dels er Penge jo en Forudsætning for et Højskoleophold, og dels er Sparsommelighed jo et vigtigt Led i ethvert Løftningsarbejde. Forskellige Redere og andre blev adspurgt privat om deres Mening, og da de opmuntrede til at søge Sagen gennemført, forhandlede der med Sparekassens Inspektøren, da der fra den Side mulig kunde blive Vanskeligheder. Denne henviste da til „Svendborg Amts Landbosparekasse“ som en af dem, der havde en anselig Position — Indskud c. 13 Millioner Kr. — og som havde vist, at den kunde og vilde give noget for at fremme selve Sparetanken. Forhandlinger indlededes, man viste os overordentlig stor Imødekommenhed, og ved et Møde i Svendborg d. 20. Febr. blev Sagen endelig bragt i Orden, saa fra 1. April 1905 er Sømandssparekassen en Virkelighed. Den Vanskelighed, der laa i uden at skaffe særlige Garanter dog at benytte Navnet „Sparekasse“ og ikke blot „Spareforening“, hvilket næppe vilde være praktisk, blev overvundet ved, at Sv. A. Landbosp. erklærede sig villig til at optage den ligefrem som en Underafdeling, for hvilken den aflægger Regnskab til Inspektøren sammen med sit eget Regnskab — for hvilken den da ogsaa overtager hele Garantien og endelig ogsaa afholder Administrationsudgifterne ved Oprettelsen og fremdeles. Udvalget, der skal lede Sagen, bestaar af 2 Repræsentanter for nævnte Sparekasse, dens Direktør, Hr. Sagfører F. Lørsey, Odense, og Hr. P. J. Bach, Bestyrer for dens Kontor i Svendborg — dernæst 2 Repræsentanter for Skibsfarten, nemlig d'Hr. Kapt. Ferd. Nielsen, Svendborg, og A. C. Christensen, Marstal, der har Tillidsposterne for de lokale Assuranceselskaber og saaledes staar i livlig Rapport baade med Redere og Skibsførere, og endelig Forstanderen for Sømandshøjskolen, altsaa undertegnede, det er udpeget til nævnte Post, naar Skolen bliver rejst i sin Tid.

Hovedkontor faar Sparekassen naturligt i Sv. A. L's Kontor i Svendborg, men derhos indrettes Indbetalingskontorer rundt omkring, og de knyttes især til Sømandshjemmene. Straks fra Begyndelsen er saadanne Kontorer indrettet i Frederikshavn, Aarhus, Horsens, Kolding, Esbjerg, Odense, Marstal, Kjøbenhavn og Hamburg. I Kjøbenhavn foreløbig i Bethelskibet, til det ny Sømandshjem bliver rejst, i Hamburg i det danske Læseværelse, Kastaniealle 29. Inden længe vil der komme flere Kontorer til. Ved disse Kontorer føres en Kassebog, af hvilken der paa dertil egnede Lister indsendes Kopi til Hovedkontoret hver Lørdag, og en Kuponbog med Kvittering til Sparereren og Anvisning til Sparekassen. Liggende Kuponbøger er indrettede til Brug for alle Redere og Skibsførere, som vil være med i dette Arbejde paa at fremme Sparsommeligheden blandt vor søfarende Ungdom, og de kan altid faas ved Henvendelse til Hovedkontoret. Derved vil Indsendelse af Beløb fra Udlandets Havne lettes, og Anvisningen er indrettet saaledes, at den ogsaa kan benyttes, om Beløbet skal sendes til Sparekassen gennem Rederiet, eller udbetales af dette.

Sparekassebøgerne vil vel ofte af Sparerne overgives til Bevaring hos Slægt eller Venner, men alle, der ønsker det, vil ogsaa kunne deponere dem i Sømandssparekassen, og de faar da i Stedet et Legitimationskort, der er let at have hos sig, og paa hvilket kan anføres de Beløb, der indsendes fra de forskellige Steder.

Sparekassens Midler vil naturligvis kun blive anbragt mod bedste Sikkerhed, men unge fremadstræbende Sømænd skal dér have Lejlighed til at faa Penge til Skibspart eller lign. paa særlig gunstige Vilkaar. Renten for Indlaan er den sædvanlige 4 %.

Maalet er altsaa at hjælpe og opmuntre vor Ungdom til Sparsommelighed, hjælpe unge Sømænd fremad,



og endelig vil det eventuelle Overskud blive anvendt til Støtte for Oprettelsen af Alderdomsboliger. Udvalget er selvfølgelig ulønnet.

Det var nu ikke helt utænkeligt desværre, at der var en Del af Læserne heraf, der mødte disse Meddelelser med et: „Ja, det er godt nok, men hvad kan det nytte“ — en Udtalelse, jeg har hørt overfor adskilligt af det Arbejde, der gøres for vore Sømænd. Jeg vilde da kun sige, at det er en Erfarings sag, at der f. Eks. er endda en Del Matroser fra Dampskibe, som ved at møde Opmuntring dertil er komne rigtig ind paa Sparesystemet, saa der endog er dem, der ved 30 Aars Alderen kan vise end Sparekassebog paa 5,000 Kr. og deromkring. Dette tyder paa, at naar de alle møder saadan Opmuntring, da vil mange flere af dem følge i dette Spor, og hvad Betydning dette vil faa, er paa Forhaand givet. Derfor vilde jeg da gerne bede især Skibsførere om at være vore Medarbejdere, og der er en bestemt Form for det gamle Trækseddelsystem, som sikkert her kunde bringes til Anvendelse, det jeg vilde kalde „Mønstring med Sparekassebog“. Derved forstaar jeg, at Hyren tredeles, saa at  $\frac{1}{3}$ , som Loven byder, bliver staaende i Skibet til Afmønstringen,  $\frac{1}{3}$  anvises til Brug paa Rejsen, og den sidste Tredjedel indsættes regelmæssig i Sparekassen, enten gennem Rederiet eller ved Hjemsendelse fra de forskellige Havne, hvor der oppebæres Fragtbeløb. (Her kommer Kouponbogen til Nytte). Ved denne Ordning vilde en Sømænd efter en Sommers Sejlads have et godt Bilag til sin endelige Afregning samlet paa et Sted, hvor det ikke let blev revet med, som det nu ofte sker, ved en enkelt Kammerats Letsindighed.

Idet jeg da endnu en Gang beder alle, der har Interesse i vor søfarende Ungdoms Velfærd, at støtte den ny Institution, her er omtalt, beder jeg tillige alle, der i denne Sag maatte have et godt Raad at give om ikke at forholde Udvalget det, men sende det enten til Hovedkontoret i Svendborg eller til undertegnede. De skal da alle blive nøje overvejede, thi det siger jo sig selv, at først ad Erfaringens Vej vil Sømændssparekassens Forretningsgang kunne formes i alle Punkter nærmest mulig det fuldkomne.

Odense i April 1905.

Vilh. Rasch.

P. S. Eksp. af Statutter, Grundrids af Forretningsorden og Kouponbøger kan ligeledes faas paa Indbetalingskontorerne og hos

V. R.

## Fra Sø og Land.

Nautischer Verein i Hamburg har forleden med Enstemmighed udtalt sin Tilslutning til Tanken om obligatorisk Indførelse af to Toplanter i Dampskibe (Art. 2 e.) af 150 Fods Længde og derover.

Kaptajn Berentzen, Fører af Østasiatisk Kompagnis Damper „Prinsesse Marie“, er fornylig afrejst til Shanghai for at overtage Posten som Bestyrer af Selskabets derværende Filial.

Skibsførerne F. J. Miles, Fører af Fiskerfartøjet „Salvia“ af Grimsby, og James Walker, Fører af Dampskibet „Largo Bay“ af Aberdeen, har faaet Fortjenstmedaillen i Guld i Anledning af den Bistand, de ydede de Forulykkede fra Dampskibet „Norge“.

Fra Firmaet Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus og Kjøbenhavn, har vi modtaget et illustreret Hæfte indeholdende en Del Oplysninger om de af Firmaet konstruerede Kølemaskiner og Ismaskiner.

Det fremgaar heraf bl. a., at disse Maskiner, der i Lighed med de fleste andre Køleanlæg grunder sig paa Fortætning og Fordampning af Kulsyre, har vundet en Del Indpas. Saaledes har Det forenede Dampskibsselskab i de sidste Aar udelukkende installeret Maskiner af det nævnte Firmas Konstruktion i sine Skibe. Ogsaa Vestindisk Kompagnis tre store Baade blev i sin Tid forsynet med Sabroes Kølemaskiner.

For Bjærgningen af Det helsingørske Dampskibsselskabs Damper „Væring“, der den 15. Februar strandede ved Vangsaa, er Svitzers Bjærgningsentreprise ved den permanente Voldgiftsret i Kjøbenhavn bleven tilkendt et Beløb af 72,000 Kr. „Væring“ var paa Rejse fra Sortehavet til Aarhus med Foderstoffer.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned 1905 følgende Skibe anmeldt som totalt forliste; Sejlskibe: 6 amerikanske, 1 argentinsk, 18 britiske, 1 hollandsk, 5 franske, 4 tyske, 4 italienske, 1 japanesisk, 13 norske, 2 svenske; ialt 55. Dampskibe: 1 østrigsk, 1 brasiliansk, 16 britiske, 1 dansk, 2 hollandske, 3 franske, 1 tysk, 3 italienske, 1 japanesisk, 6 norske, 3 russiske, 3 spanske; ialt 41. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Strandning 20, Kollision 4, sunket 1, forladt 5, Kondemnation 17, forsvundne 8; for Dampskibene: Strandning 21, Kollision 3, Ild 1, sunkne 3, forladt 1, Kondemnation 10, forsvundne 2.

Yrsa, Skonnert af Svendborg, er ankommet til Plymouth med en Del oven Bords Skade. Skibet, der kom fra Casablanca, har haft en meget stormfuld Rejse.

Vega, Jagt af Bandholm, har paa Rejsen fra Saksjøbing til Kjøbenhavn været i Kollision med Dpsk. „Guldborgland“. Skibet er indbugseret til Bandholm med ringe Skade.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Ved en d. 4. ds. i Svendborg afholdt Auktion over Toldkrydsfartøjer solgtes Nr. 26 for 3,600 Kr. til Grosserer Hvilsson, Kjøbenhavn, og „Svendborgsund“ for 4,000 Kr. til Grosserer Rosenthal, Svendborg.

Aalborg Bedding. I Mandags løb Muddermaskinen „Hals“ af Beddingen efter endt Reparation. Til Stede var i Anledning af, at det var det første større Fartøj, der sattes i Søn fra Aalborg Bedding, Havneudvalget, og Flaget var hejst fra Havnens Flagstang. Udsættelsen forløb ligesom Ophalingen heldigt, og Beddingen har dermed staaet sin Prøve. „Hals“ er vel ikke det største Fartøj, som Beddingen kan tage, men den er utvivlsomt det tungeste, der vil være Tale om at optage her.

Samme Eftermiddag var Beddingen allerede optaget paa ny. — Statsbanerne har som bekendt forlængst givet Tilsagn om at ville lade sine Limfjordsfærger istandsætte fra Aalborg Bedding. („Aalborg Amtst.“)

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab (Sluttet 9. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Pillau 5. Maj til Anvers. — Alexandra, Thomsen, pass. Skagen 8. Maj, ankom hertil 9. Maj. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 6. Maj. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Reval 7. Maj. — A. N.

Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 7. Maj. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 9. Maj. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 6. Maj. — Arno, Strubberg, pass. Brunsbüttel 9. Maj for Rotterdam. — Axelhus, Skow, ank. hertil 7. Maj. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til London 8. Maj. — Beira, Lunge, ankom til St. Petersburg 7. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til St. Petersburg 6. Maj. — Christian IX, Holm, ankom hertil 8. Maj. — Dagmar, Larsen, afgik fra Neapel 8. Maj til Messina. — Douro, Mortensen, ankom til Funchal 4. Maj. — Florida, Ørum, ankom til New York 2. Maj. — Frederik, Thomsen, ank. til Dunkerque 8. Maj. — Garonne, Kromann, ank. til St. Petersburg 9. Maj. — Georgius I, Sørensen, ankom til London 8. Maj. — Hekla, Egense, ankom hertil 5. Maj. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 1. Maj. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 9. Maj for Anvers. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 6. Maj. — Jolantha, Simonsen, ankom til Anvers 6. Maj. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 6. Maj for Windau. — Kentucky, Staal, ankom hertil 23. April. — Kiew, Christiansen, afgik fra Dartmouth 6. Maj hertil. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 7. Maj for Hull. — Leopold II, Meyer, ank. Riga 7. Maj. — Loire, Craignou, afgik fra Dunkerque 9. Maj til Bordeaux. — Louise, Kruse, ankom til Hull 8. Maj. — Louisiana, Andresen, ank. hertil 5. Maj. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Christiania 6. Maj til Boston. — Morsø, Jacobsen, pass. Holtenau 8. Maj hertil. — Moskov, Meldahl, afg. fra London 7. Maj hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 7. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 7. Maj. — O. B. Suhr, Frisonette, afg. fra Riga 8. Maj hertil. — Omsk, Jonsen, ank. til St. Petersburg 8. Maj. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 7. Maj. — Perm, Christensen, ank. til London 7. Maj. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 7. Maj hertil. — Rita, Schibbye, afg. fra Stockholm 8. Maj til Riga. — Seine, Damp, ankom til Riga 6. Maj. — Texas, Andersen, ank. til New York 30. April. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 7. Maj for Marseille. — United States, Wulff, afg. fra Christianssand 5. Maj til New York. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Anvers 7. Maj til Riga, pass. Holtenau 9. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 8. Maj. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 7. Maj. — Fix afg. herfra 27. April til Manchester via Stettin. — Marie ank. til Liverpool 8. Maj. — Vadsø afgik fra Swansea 4. Maj hertil. — Gambetta ank. til Bergen 8. Maj. — Ellen afg. fra Karlskrona 8. Maj til Gefle. — Echo ank. hertil 8. Maj. — Skjalm Hvide, afgik fra Stockholm 6. Maj hertil. — Activa, afgik fra Bremen 6. Maj hertil.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 5. Maj. — Frode, Meyer, afgik fra Libau 5. Maj. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Riga 2. Maj. — L. H. Carl, C. W. Jensen, afgik fra Swansea 9. Maj. — Erik II, A. S. Mancke, ankom til Kbhvn. 16. April. — Knud II, Hansen, afgik fra Dunkerque 8. Maj. — Danmark, C. A. Schmidt, afgik fra Sunderland 9. Maj. — Ragnar, Møller, afgik fra Kjøbenhavn 9. Maj. — Skjold, Risø, ankom til London 6. Maj. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Libau 6. Maj. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Stettin 6. Maj. — Svend II, Riber, afgik fra St. Vincent 5. Maj, best. til Antwerpen. — Harald, Hveysel, afgik fra Dunkerque 9. Maj.

**Viking.** Bjørn, Huus, afgik fra Blyth 5. Maj. — Vagn, B. Mahneke, ank. til Riga 30. April.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Petersburg 8. Maj. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Kronstadt 8. Maj. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 8. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. Maj. — Russ, Rasmussen, afg. fra Smyrna 1. Maj, bestemt til Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til London 5. Maj. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Genua 3. Maj.

**Dnmark.** Ansgar, Predbjørn, ankom til Reval 8. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 9. Maj. — Hamlet, Reese, afgik fra Libau 6. Maj, best. til Rotterdam. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 8. Maj. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 4. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Kronstadt 8. Maj.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Norrkøping 5. Maj. — Kamma, Løfler, afg. fra Huelva 9. Maj. — Helga, Møller, ank. til Stockholm 9. Maj. — Martha, Christensen, ankom til Norrkøping 25. April. — Elna, Rathje, ankom til Stockholm 3. Maj. — Therese, Pedersen, ank. til Boness 8. Maj. — Simone, Olsen, ank. til Swinemünde 9. Maj. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Memel 9. Maj.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Pola 4. Maj, ankom til Gravosa 5. Maj. — Kronborg, Jeppesen, pass. St. Catarin 9. Maj. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Gefle 1. Maj.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Grimsby 3. Maj, best. til Kronstadt. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Dunkerque 4. Maj, ank. til Methil 8. Maj. — Nautik, N. Nielsen,

afgik fra Rendsburg 3. Maj, ank. til Hull 5. Maj. — Nordsoen, Gram, afgik fra Stettin 4. Maj, ankom til Windau 6. Maj. — Nexos, Basse, afgik fra Esbjerg 7. Maj, ankom til Bremen 8. Maj. — Nora, Jørgensen, afgik fra Bandholm 4. Maj, ankom til Riga 7. Maj. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Memel 7. Maj, best. til Rotterdam. — Napoli, Christensen, afgik fra Sunderland 3. Maj, ankom til Rostock 7. Maj. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Bremen 4. Maj, best. til Reval. — Dagmar, Hansen, afgik fra Aberdeen 5. Maj, ankom til Burntisland 6. Maj. — Neptun, Knudsen, afg. fra Methil 4. Maj, ankom til Rostock 8. Maj. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Bremen 4. Maj, ankom til Reval 8. Maj. — Alfa, Iversen, ankom til Montrose 5. Maj.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Memel 8. Maj. — Dagny, Lorentzen, ligger i Esbjerg. — Mary, Larsen, pass. Helsingør 7. Maj, bestemt til Åbo.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Methil 9. Maj.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Ghent 7. Maj.

**Nordsoen.** Nordland, Petersen, ankom til Glasgow 3. Maj. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Kbhvn. 7. Maj. — England, Andresen, ankom til Aarhus 7. Maj. — Holland, Poulsen, ank. til Flensburg 7. Maj. — Rusland, Møller, afgik fra Methil 9. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 22. April. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Antwerpen 5. Maj. — Mars, Clausen, afgik fra Grimsby 5. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Libau 23. April.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 6. Maj, best. til Stettin. — Carl Heckscher, Starck, ank. til Santander 2. Maj. — Livonia, Skov, afgik fra Stettin 5. Maj, ankom til Kiel 6. Maj.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Helsingør 6. Maj, best. til Riga.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Helsingør 5. Maj, ank. til West Hartlepool 8. Maj.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 8. Maj, bestemt til Hartlepool. — Carbonia, Winckler, afgik fra Helsingør 5. Maj, ank. til Libau 7. Maj. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Antwerpen 4. Maj, ankom til Sunderland 5. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 5. Maj. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Cadix 8. Maj. — Flynderborg, Larsen, pass. Kbhvn. 7. Maj, best. til Rouen. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Libau 4. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kronstadt 8. Maj. — Jømsborg, Mathiesen, ankom til Stettin 7. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 7. Maj. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Glasgow 3. Maj, bestemt til Torreonunciale. — Søborg, Fischer, afgik fra Cadiz 6. Maj, bestemt til St. John. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Sunderland 6. Maj, best. til Kbhvn.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Cardiff 2. Maj, best. til Bona. — Klampenborg, Jensen, ank. til Sunderland 6. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Windau 7. Maj. — Skodsborg, Schultz, ankom til Hamburg 6. Maj. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 5. Maj. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Savona 3. Maj. — Vordingborg, Petersen, pass. Hirtshals 9. Maj, a. m. til Kronstadt.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til St. John 27. April. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Riga 6. Maj, best. til Dunkerque. — Kallundborg, Lund, ank. til Riga 6. Maj.

**Havet.** Fyæn, Hansen, afg. fra Libau 8. Maj, bestemt til London.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Blyth 3. Maj. — Helene, Jensen, afgik fra Lübeck 6. Maj, best. til Sunderland. — Sjøland, Sonnichsen, afg. fra London 6. Maj, ankom til Methil 8. Maj. — Agnete, Sørensen, ankom til Danzig 6. Maj. — Hermia, Petersen, afgik fra Grangemouth 6. Maj, best. til Kiel. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 5. Maj. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Methil 4. Maj, ankom til Korsør 8. Maj. — Ajax, Brorson, ank. til Holtenau 5. Maj. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 4. Maj, ankom til Grangemouth 8. Maj.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Ingemann, ank. til Antwerpen 25. April. — Siam, Jensen, afgik fra Kobe 6. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Rotterdam 4. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Kjøbenhavn 30. April. — St. Jan, Rambusch, ankom til Havre 8. Maj. — St. Thomas, Prah, ankom til Vera Cruz 7. Maj. — St. Domingo, Koch, afgik fra Galveston 4. Maj.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Kolding 2. Maj. — Enigheden, Svane, ank. til Methil 5. Maj. — Erindring, Hansen, ankom til Vejle 8. Maj.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Cardiff 6. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Tyne 8. Maj. — St. St. Blicher, Albertsen, afgik fra Anois 6. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Aarhus 8. Maj. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Stockholm 9. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Swinemünde 8. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Tyne 8. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Swinemünde 9. Maj. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Sundsvall 8. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Bilbao 6. Maj. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ankom til Aarhus 4. Maj. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Cardiff 5. Maj. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Hamburg 3. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Burntisland 6. Maj, best. til Korsør. — London, Krogh, ank. til Methil 8. Maj. — Paris, Boeck-Hansen, afg. fra Helsingør 8. Maj, bestemt til Repola. — Bryssel, Tholander, afg. fra Cardiff 8. Maj, bestemt til Kronstadt.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Kronstadt 8. Maj. — Wien, Brink, afg. fra Grimsby 9. Maj, bestemt til Kronstadt. — Roma, Bom, ank. til København 3. Maj.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til København 8. Maj. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Danzig 9. Maj, bestemt til Horsens. — Clara, Villadsen, afgik fra Korsør 7. Maj, best. til Raumo. — Axel, Damm, ankom til Vejle 8. Maj. — Erik, Steen, ank. til Libau 2. Maj. — Svend, Bønnelycke, ank. til Tynen 6. Maj. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til St. Petersborg 6. Maj. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Blyth 6. Maj.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, ankom til Stege 8. Maj fra Grimsby.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ankom til Swansea 8. Maj. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Ghent 10. Maj, best. til Tvithet.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Colombo 5. Maj, bestemt til Bangkok. — Katholm, Arnesen, afgik fra Bathurst (Vest Afrika) 4. Maj, best. til Marseilles.

### Sejlskibe.

**Fanø Sønderho.** Martha, Brinch, afgik 7. Maj fra Stettin til Landskrona.

**Rønne.** Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 1. Maj. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Svendborg 2. Maj. — Couréer, Jakobsen, ankom til Windau 2. Maj. — Freja, Bech, ankom til Pillau 2. Maj. — Hermod, Grønwald, ank. til Swinemünde 3. Maj. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Rügenwalde 3. Maj. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 5. Maj. — Argus, Holm, ankom til Swinemünde 5. Maj. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Stolpmünde 8. Maj. — Amalie, Nielsen, ankom til Lybæk 8. Maj.

**Svendborg.** Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Pillau 29. April. — Hans Emil, Hansen, ank. til Stettin 30. April. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Langesund 1. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom Swinemünde 29. April. — Dannebrog, Clausen, ank. til Helsingborg 1. Maj. — Leda, Rasmussen, ankom til Gefle 2. Maj. — Martha, Hansen, ankom til Gefle 2. Maj. — Britania, Rasmussen, ankom til Drøbak 3. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Sunderland 2. Maj. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Sunderland 3. Maj. — Ruth, Falentin, ankom til Sundsvall 3. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Pillau 3. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til Jersey 4. Maj. — I. Lotz, Hansen, ank. til Søderham 3. Maj. — Lili, Rasmussen, ankom til Norrkøping 1. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Charlestown 4. Maj. — Roma, Jensen, ankom til Douarnenez 4. Maj. — Fulvia, Nielsen, ankom til Fowey 4. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Charlestown 3. Maj. — Najaden, Rasmussen, ankom til Namsos 4. Maj. — Delos, Andersen, ankom til Dragør 4. Maj. — Kirstine, Sørensen, ankom til Hammershavn 4. Maj. — Peter, Jørgensen, ankom til Hammershavn 3. Maj. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Portsmouth 4. Maj. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Breilouferry 4. Maj. — Standard, Rasmussen, ankom til Blyth 6. Maj. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 5. Maj. — Helge, Carlsen, ankom til Sundsvall 5. Maj. — Urania, Nielsen, ankom til Sundsvall 5. Maj. — Psyche, Nielsen, ankom til Rügenwalde 5. Maj. — Nanna, Baagøe, ankom til Swinemünde 5. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Harwich 6. Maj. — H. I. Jensen, Larsen, ankom til St. Valery 7. Maj. — Freya, Jensen, ank. til Falmouth 7. Maj.

**Ærø.** Lauritz, Folmer, ankom 2. Maj til København. — Hamlet, Rasmussen, ankom 1. Maj til Frederiksstad. — Emilie, Friis, ank. 29. April til Odense. — Dorothea, Lauritzen, ankom 1. Maj til Grenaa. — Industri, Raahauge, afgik 30. April fra Sunderland. — Bølgan, Friis, ankom 29. April til Lysekil. — Kathinka, Rasmussen, ankom 1. Maj til Svendborg. — Christian, Eschen, ank. 1. Maj til Kbhvn.

fra Nakskov. — Emanuel, Bager, ankom 2. Maj til Bridgeness. — Eos, Christensen, ank. 2. Maj til Amble. — Laura, Jensen, afg. 2. Maj fra Cadix til New Foundland. — Yrsa, Bay, ankom 2. Maj til Plymouth. — Freya, Petersen, ank. 2. Maj til Lysekil. — Hildur, Andersen, ankom 18. April til Reykjavik. — Henry, Bager, ank. 3. Maj til Stralsund. — Vega, Hansen, ankom 3. Maj til Par. — Abba, Petersen, ankom 1. Maj til Larvik. — Caroline, Eschen, ankom 2. Maj til Bridgeness. — Hosanna, Philipsen, afgik 1. Maj fra København til Norge. — Activ, Madsen, ankom 2. Maj til Kbhvn. — Vera, Mygind, ankom 3. Maj til Karlskrona. — Agent Petersen, Nielsen, ankom 8. April til Colon (Syd Amerika). — Ansgar, Jørgensen, ankom 4. Maj til St. Nazaire. — Marie, Østermann, ankom 2. Maj til Frihavnen. — Heimdal, Eriksen, ankom 3. Maj til Rotterdam. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 4. Maj til Gefle. — Peter, Olsen, ankom 4. Maj til København. — Elise Marie, Olsen, ank. 4. Maj til Sølvborg. — Enigheden, Friis, ankom 2. Maj til Lysekil. — Ino, Weber, ankom 4. Maj til Oldenburg. — Marie, Friis, ankom 4. Maj til Åhus. — Anna, Albertsen, ankom 4. Maj til København. — De 6 Brødre afg. 2. Maj fra Frihavnen til Ærøskjøbing. — Theodor, Andersen, afg. 3. Maj fra København til Marstal. — Cecilie, Rasmussen, ankom 3. Maj til København fra Lybæk. — Ceres, Bager, ankom 5. Maj til Fowey. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Maj til Hernøsand. — Skjold, Nielsen, ankom 5. Maj til Odense. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 5. Maj til Landenau. — Saga, Jensen, afgik 5. Maj fra Falmouth til London. — Amor, Rasmussen, ankom 6. Maj til Middelfart. — Thøger, Rasmussen, ankom 5. Maj til Kjøge. — Kirstine Jensen, Clausen, ankom 8. Maj til Aarhus. — Hydra, Albertsen, afg. 6. Maj fra Skelskør til Sundsvall. — Johanne, Stegmann, ankom 8. Maj til Haderslev. — Expres, Bøye, ankom 8. Maj til Swinemünde. — Mathilde, Hansen, ank. 8. Maj til Grangemouth. — Hosanna, Philipsen, ankom 7. Maj til Frederiksstad. — Salvador, Fabricius, ankom 7. Maj til Sundsvall. — Maagen, Mortensen, ankom 7. Maj til Cadiz. — Ruth, Eriksen, ank. 7. Maj til Lappvik. — Norden, Rasmussen, ankom 8. Maj til Blyth. — Paket, Friis, afgik 6. Maj fra København til Marstal. — Vigilant, Rasmussen, ankom 8. Maj til Karrebæksminde. — Cura, Stærke, afgik 6. Maj fra København til Rudkjøbing. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 6. Maj til København. — Acacia, Nielsen, ankom 6. Maj til København fra Stolpmünde. — Caroline, Albertsen, ankom 6. Maj til Svendborg.

## Emil G. v. Høveling,

Hamburg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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.

Efter foretagen Revision vil de gældende Lodstakster for Lodserierne under de to Overlodsdistrikter blive delvis ændret. De saaledes ændrede Lodstakster træder i Kraft den 1. Juni 1905.

**Isefjord.** Fra 22de—27de Maj og fra 5te—10de Juni 1905 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser paa Isefjord-Bredning. Der skydes fra Nykjøbing-Bugt i Retning af Jægerspris. Naar der skydes, belyses det Felt, over hvilket der skydes, med elektriske Skydelys. Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til den Del af Farvandet, som ligger mellem Søgelysene og Jægerspris.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Vøsterviks Skjærgaard.** Karten. Ved Karten N. for Idø er den ny Vager nu udlagt.

**Østergötlands Skjærgaard.** Følgende Prikker er nu forandret: Svarta Hällen, Håldämman, Penningskärsbådan,

Norra Kränkan, Jonsgrund, Bosösten, Gula Klanthällen, Östra Portgrundet og Norra Gropfjärdsgrundet.

**Geffebukten. Lüfstabukten.** Til Brug ved Opmaalning rejser fire Baaker paa Hundsharen og Øerne N. og NV. for den, og Vagere, der ikke maa forveksles med Sømærkerne til Farvandet Afmærkning, er udlagt forskellige Steder mellem Karlholms Bruk og Søen ved Knifven til Fagerviken.

**Tyskland. Neufahrwasser.** Ved Neufahrwasser staar en tredje Baake i Linje med de to, der angiver SV.-Siden af Rendens, og c. 1 Kbl. inden for den yderste paa Ø.-Molens Bolværk. Den bestaar af en rød og hvid sribet Pæl med hvidt Tværtræ paa Toppen.

**Kieler Fjord.** I Kieler Fjord afholdes fra 5te Juni til 28de Oktober 1905 Skydeøvelser i Wiker Bucht og i Bugten mellem Korügen og Jägersberg. Det første Sted begrænses Pladsen mod V. og N. af Kysten mellem Vossbrok Skov og Friedrichsort Lazaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag, og paa det andet Sted mod S., V. og N. af gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Fartøjer med gult Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Falkenberg. Stutarne.** Stutarne Fyr brænder fremtidig hele Aaret.

**Tistlarne.** Fyret med Formærkelser paa Tistlarne skal vise rødt Lys fra N. 71° V. gennem N. og Ø. til S. 17° Ø., i øvrigt hvidt Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen. Horns Rev. S.** Et Vrag ligger sunket 18 Kml. S. for Fyrskibet „Horns Rev“. To Master er over Vandet. 55° 16' N. Br. 7° 27' Ø. Lgd.

**Tyskland. Weser. Hunte.** Jærnbanebroen over Hunte ved Oldenburg kan atter aabnes for Gennemsejling.

**Holland. Terschelling.** Skærmen paa Yderdynen paa Terschelling NV.-Kant, c. 2 Kml. N. 15° Ø. fra Brandaris Fyrtaarn, er atter oprejst. 53° 23' 25" N. Br. 5° 13' 42" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Fra Rozenburg Sluse til Fyrene paa Blankenberg Mole er den mindste Dybde i Farvandet for dybtgaaende Skibe 23 Fod.

**Zeegat van Goeree. Bokkegat.** Bokkegat Stumpønde Nr. 1 er flyttet og ligger i 13 Fod Vand. 51° 51' 32" N. Br. 3° 55' 24" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 2 med afkortet Kegle er ombyttet med en Stumpønde Nr. 2, der ligger i 16 Fod Vand. 51° 51' 58" N. Br. 3° 56' 29" Ø. Lgd. Stumpønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 52' 17" N. Br. 3° 57' 17" Ø. Lgd. Lystønde „BG en SG“ kan, naar man fra Søen staar ind i Bokkegat, passeres paa begge Sider.

**Hitschersche Gat. Vuile.** I Vuile er den mindste Dybde nu 18 Fod.

**Zeegat van Brouwershaven. Oost Hellegat.** I Oost Hellegat er der nu kun 8 Fod Vand ud for Spidstønde Nr. 6.

**Zeegat van Vlissingen. Domburg.** Domburg Fyr er nu forandret.

**England.** Paa Grund af Øvelser, Manøvrer eller anden Aarsag kan det blive nødvendigt at forbyde al Adgang til Krigshavne om Natten. Naar det ved at søge Kysten bemærkes, at Søgelys er i stadig Virksomhed, bør man nærme sig Krigshavne med stor Forsigtighed, da det kan befyrgtes, at der ligger Hindringer uden for Havnen eller at Adgangen er fuldstændig spærret og Undersøgelses-Tjenesten i Kraft.

For at betegne, at Adgangen er spærret, vil tre røde Lanterner, lodret for hinanden, blive vist paa et iøjnefaldende Sted tæt ved Indløbet til Havnen, og Meddelelse derom vil saavidt muligt blive givet af Fartøjer, som ligger paa Udkig uden for Havnen.

Advarslen er gældende for alle Krigshavne i det engelske Rige.

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

**England. Portland Harbour.** Paa Portland ydre Bølgebryder er Pælebaakerne borttaget og følgende Baaker rejst: Baake Nr. 4 med Bur, 2½, Kbl. S. 5° V. fra Midten af Fortet paa Bølgebryderens N.-Ende. Baake Nr. 3 med Trekant, 4, Kbl. S. 5° V. fra samme Punkt. Baake Nr. 2 med Bur 7 Kbl. S. 5° V. fra samme Punkt. Baake Nr. 1 med Trekant ¼, Kbl. N. 58° Ø. fra NØ.-Hjørnet af Maskinhuset paa Bølgebryderens S.-Ende. Pælen med Tønde i Castleton, 9 Kbl. S. 77° V. fra samme Maskinhus er borttaget. Kulhulk Nr. 3 er flyttet c. 2 Kbl. N. 69° Ø. hen og Nr. 2 c. 1 Kbl. N. 55° Ø. hen og ligger nu henholdsvis 1½ Kml. S. 75° V. og 1, Kml. S. 70° V. fra Midten af Fortet paa Bølgebryderens N.-Ende.

**Skotland. Clyde. Dumbarton—Donalds Quay.** Donalds Quay røde og hvide Fyr med Formærkelser er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S.

Dumbuck og Longhaugh faste Fyr er forandret til hvide Blinkfyr, der viser Tre-Blink med 5 S. Mørke mellem Grupperne.

S.-Siden af Indløbet mellem Longhaugh og Donalds Quay er afmærket med tre Lystønder Nr. 16, 17 og 18, der hver viser hvidt Tre-Blink med 5 S. Mørke mellem Grupperne.

Strækningen hedder Bowling Reach.

Donalds Quay Fyr: 55° 55' N. Br. 4° 28' V. Lgd.

**Skotland V.-Kyst. Loch Linnhe. Salachan Bay.** En 6 Fods Klippe er fundet i Salachan Bay, 7¼ Kbl. N. 70° V. fra Salachan Point Baake. 56° 42' N. Br. 5° 18' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** Paa Brest beskyttede Red er udlagt to sorte Stumpønder med Cylinder ved Enderne af en Dæmning, der ligger parallel med Perré de Laninon i 1¼ Kbl. Afstand. Man skal gaa uden om Tønderne. 48° 22' 18" N. Br. 4° 30' 39" V. Lgd. og 48° 22' 22" N. Br. 4° 30' 31" V. Lgd.

**Portugal. Tejo.** Vraget af Damperen „Lisboa“ er sunket paa Ø.-Enden af den N.-lige Cachopo, 5 Kbl. S. 11° V. fra Fort St. Julian Fyr, og spærres altsaa ikke det N.-lige Løb, der er frit. 38° 40' N. Br. 9° 19' V. Lgd.

**Atlanterhavet.** De almindelige Dampskibsruiter over Atlanterhavet er paa Grund af den store Mængde Is, som for Tiden findes i Atlanterhavet, midlertidig forandret saaledes, at Ø.-gaaende Skibe krydser 47° V. Lgd. paa 40° 10' N. Br. og V.-gaaende Skibe krydser samme Meridian paa 41° 0' N. Br.

**Azorerne. Fayal V.-Kyst. Ponta dos Capellinhos.** Fyret og Taagesignalet paa Ponta dos Capellinhos er nu i Orden.

**Madeira. Ben Fora. San Lourenco.** San Lourenco Fyr er atter i Orden.

**Canada. River St. Lawrence.** Paa Fyrskibet „Red Island“ „Nr. 3“ er anbragt Undervands-Taageklokke, hvorpaa som Taagesignal hver 14 S. slaas Tre-Slag med 2 S. Pavse mellem Slagene, fulgt af 10 S. Pavse. Skibe, som er forsynet med Modtageapparat, kan høre Klokken i 5 Kml. Afstand og bestemme Retningen inden for ¼ Streg. Andre Skibe kan høre Klokken i 1 à 2 Kml. Afstand, under Vandlinjen og tæt til Skibssiden.

**Saguenay River. Prince Shoal.** Lystønden ved Prince Shoal er ombyttet med Fyrskibet, som tidligere laa ved Lower Traverse. Det ligger i 4 Fv. Vand, ved S.-Kanten af den V.-ligste af de to Puller. Det viser et hvidt, fast Fyr paa Stormasten og paa Fokkemasten et rødt, fast Fyr paa Staget mellem Masterne. Flammens Højde: 48 Fod for det røde Fyr, 30 Fod for det hvide Fyr paa Stormasten og 24 Fod for det hvide Fyr paa Fokkemasten. Skroget er rødt, mærket „Prince Shoal“ og „Nr. 7“ paa begge Sider. Om Dagen føres rød Ballon paa Stortoppen.

Taagesignal gives med Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 12 S. Varighed.

Skibet er forsynet med Undervands-Taageklokke, hvorpaa som Taagesignal hver 22 S. slaas Syv-Slag med 2 S. Pavse mellem Slagene, fulgt af 10 S. Pavse. Skibe, som er forsynet med Modtageapparat, kan høre Klokken i 5 Kml. Afstand og bestemme Retningen inden for ¼ Streg.

Paa Fyrskibet „White Island Reef“ „Nr. 5“ er anbragt Undervands-Taageklokke, hvorpaa som Taagesignal hver 18 S. slaas Fem-Slag med 2 S. Pavse mellem Slagene, fulgt af 10 S. Pavse. Skibe, som er forsynet med Modtageapparat, kan høre Klokken i 5 Kml. Afstand og bestemme Retningen inden for ¼ Streg.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Halfway Rock.** Ved Halfway Rock Fyr gives nu Taagesignal med en Daboll Trompet, der hver 1 Minut giver to Stød, Stød 8 S., Pavse 4 S., Stød 4 S., Pavse 44 S. Naar Trompeten er i Uorden, gives Signal med den tidligere Taageklokke.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Southwest Channel.** Et hvidt, fast Fyr, Southwest Channel Fyr, er tændt paa Baaken, som staar i 14 Fod Vand, paa SØ.-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra Egmont Key. 27° 34' 48" N. Br. 82° 44' 44" V. Lgd.

**Cuba N.-Kyst. Boca de Sagua la Grande.** Boca de Sagua la Grande hvide, faste Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser hver 20 S. Det vises fra en hvid Baake, tæt Ø. for det hvide Fyrpasserhus. Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 8½ Kml. 23° 3' 58" N. Br. 80° 4' 23" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Maranhão. San Marcos Bay. Cerca Bank.** En sort og hvid Tønde er udlagt ved NØ.-Kanten af Cerca Bank. 2° 28' S. Br. 44° 19' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Golfo di Napoli. Castellamare di Stabia.** Ud for Castellamare di Stabia bygges en Bølgebryder c. ¼ Kbl. fra Land. Den ligger i NØ. og SV. og bliver c. 1 Kbl. lang.

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

**Bay of Bengal. Andaman Islands. Port Blair.** I Port Blair er tændt følgende to Par hvide, faste Ledefyr:

**Atalanta Point.** Forfyret staar 8<sub>2</sub> Kbl. S. 81° V. for Havnevesenets Landingsbro paa Ross Island. Flammens Højde: 68 Fod. Bagfyret staar 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. S. 35° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 140 Fod. Holdt overet i S. 35° V. leder Fyrene ind i Havnen.

**South Point.** Forfyret staar paa Enden af Pieren paa denne Pynt, 7 Kbl. S. 22° V. fra Havnevesenets Landingsbro. Flammens Højde: 7 Fod. Bagfyret staar 1 Kbl. S. 11° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 39 Fod. Holdt overet i S. 11° Ø. leder Fyrene fra Atalanta Point Ledefyrlinje til Ankerpladsen ud for Ross Island.

Alle fire Fyr vises fra hvide, 7 Fod høje Fyrhuse. Havnevesenets Landingsbro: 11° 40' N. Br. 92° 46' Ø. Lgd.

**Singapore. Malacca.** I Straits Settlement regnes nu Klokkeslettet efter den 105°'s Ø. Lgd. Tidsignalet paa Fort Canning og Pulo Brani falder Kl. 1 T. 0 M. 0 S. (Em. paa 105° Ø. Lgd. eller 0 T. 55 M. 25 S. Singapore Observatorium, svarende til 18 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middeltid.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra N.-Kyst. Poeloe Weh. le Meule.** Det hvide Blinkfyrr paa Pynt le Meule vises fra en hvid, 41 Fod høj Baake. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det lyser fra N. 64° V. gennem N. og Ø. til S. 56° Ø. 5° 54' 20" N. Br. 95° 19' 55" Ø. Lgd.

**Sumatra V.-Kyst. Pasir Ellanden.** En Sten med 11 Fod Vand ligger fra Pasir Ketijl Ø.-Pynt i N. 41° V. og fra Hoek Tjalang S.-Pynt i S. 63° V. 4° 37' N. Br. 95° 34' Ø. Lgd.

**Simaloer. Sinabangbaai.** I Sinabangbaai er følgende Baaker opførte: En Baake med sort afkortet Kegle i 10 Fod Vand Springtids Lavvande, ved Indløbet til Bugten paa Grænsen af Kystrevet, fra den NV.-ligste af de to Øer paa Kystrevet i N. 88° V. 2° 31' N. Br. 96° 25' Ø. Lgd. En Baake med hvid Ballon i 12 Fod Vand, paa SØ.-Siden af Kystrevet paa Øen S. for Babi, fra den førstnævnte Baake i N. 76° V. En Baake med sort afkortet Kegle i 5 Fod Vand, paa N.-Enden af det smalle i N. og S. løbende Kystrev, som begrænses af Reden paa Ø.-Siden.

**Sambatbaai. Bintoehan Fyr.** Fyret paa Tandjoeng Bandar bliver ikke et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser, men et hvidt Blinkfyrr, der hver 30 S. viser Tre-Blink, Blink 3 S., Mørke 3 S., Blink 3 S., Mørke 3 S., Blink 3 S., Mørke 15 S. 4° 48' N. Br. 103° 20' Ø. Lgd.

**Straat Riouw. Terkoelei.** Terkoelei hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Lynfyrr, der viser hurtig paa hinanden følgende Lyn. 0° 57' N. Br. 104° 20' Ø. Lgd.

## INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. Maj 1905. — Nord- og Østersøfarten. — Østasiatisk Kompagni. — Af udenlandske Dampskibsselskabers Aarsberetninger. — Fragtmarkedet. — Sømandssparekassen. — 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 Postvesenets Foranstaltning.

## AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45<sup>mm</sup> 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. 10. Maj 1905.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Kjøbenhavn.....	71 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	71	71 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Dannebrog.....	84	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	59	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18
Union.....		77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		83	84
Hejmdal.....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatisk.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —117	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		84	87
Nordøen.....	25	25	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm.....		92	100
Torm.....		—	—
Inga.....		68	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Cimbria.....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	25-24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	64
Dansk-russisk Dampsk.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	143
Privatbank.....	118	118	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....		127	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Helsingørs Jærnsk.....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96
Sukkerfabr.....	179 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —180	179 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	180
Bryggeri Aktier.....		127	128

## Vekselkurser d. 9. Maj 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.70	—

## Notering paa Berlins Børs d. 9. Maj 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.90
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.25
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	101.75
4 % — — — 1890.....	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 118,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Norden“ 2,000, „Kbhvn.“ 8,000, „Skjold“ 6,000, „Urania“ 2,000, „Østas. Komp.“ 278,000

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.

## Nysted

# Skibs- og Baadebyggeri

tidligere Hr. Skibsbygger Spanes,

er genoptaget af undertegnede Skibsbyggere, og da det er vort Formaal at udføre alt til vore Kunders Tilfredshed, anbefaler vi os med alt til Faget henhørende, saavel større og mindre Nybygninger som alle Reparationer, der vil blive udført solidt og billigt.

Med megen Agtelse

**Ric. L. Rasmussen & H. Jensen.**

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Capt. Fred. Klitgaard.

Alex. Nelson.

## Klitgaard, Nelson & Co.

114-116 Davis St. — Telephone Main 1181

Exporters & Wholesale Dealers in

# PROVISIONS

Groceries and Produce, Ship Supplies and Chandlery.

Sea Stores a Speciality.

Sole Agents for

## Progress Brand

Creamery Butter, Eggs and Cream Cheese.

Potatoes, Onions, Flour, Export Beer,

For Export.

## SAN FRANCISCO CAL.

## 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.

## 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.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 11.—17. Maj.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

## Torsdag.

Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.

Gods til Grønge, Saxkøbing, Maribo, Holeby, Rødby, Bandholm, Ryde og Søllested via Nykjøbing F. efter gennemg. Takster.

Til Horsens [Falster] 3 Eftm.

Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.

Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [Fylla] 5 Eftm.

Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.

Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.

Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.

Gods modtages Onsdag og Torsdag. Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.

Til Christiania [C. P. A. Koch] 4 Eftm. fra Frihavnen. (Horten anl. for Passagerer).

Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til Antwerpen [O. B. Suhr] forv. Eftm. fra Larsens Plads.

Til St. Petersborg [Morsø] Eftm. fra Toldboden.

Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.

Til London [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.

Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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.

Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

## Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.

\*) Ikke for Gods.

Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.

Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til Hamborg [Maja] Eftm.

Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.

Til Libau [Pregel] forv. Eftm.

Til Königsberg [Moskov] Eftm. fra Toldboden.

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.

Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

## Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.

Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsdagen [Fylla] 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 Aalborg 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst. (Næste Afgang Onsdag).

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aften. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.

Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).

Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

## Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.

Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.

Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.

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 [Aarhus] 3 Eftm.

Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.

Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til Aalborg [H. P. Prior] 8 Aften.

Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Echo] 8 Morg. (kun for Gods).  
 Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.  
 Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Gustav Moeller & Prentice

København i Pr. & Pillau

Telegr.-Adr.: „Prentice“.

Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul  
 i Pillau.

## 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.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,  
 Urtekram- & Farvehandel,  
 Havnegade 37, Nakskov.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads

Skibsbyggeri. Træskæreri.

## M. Ohlsson

Gråbrødersgatan, Malmö.  
 Kjøb och Salg af Skibe.

## Bogser- og Bergningsångaren Färdig

250 indik. hkr., færdig med dykkarattalaj för tvänne dykare, centrifugalpump, m. m. och øfrig fullstændig bæringsutrustning, kommer att från början af maj vara stationerad vid Hernoklubb eller Rø pr. Hernøsand, for isbrytning, bogsering och assistens.

Man vände sig antingen till Rø ångsæg, telefon nr. 101, eller til ångarens ombud i Hernøsand, O. Malmstrøm, telefon nr. 161 eller 276 eller 380.

### 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. I. Sal. C.

## LANDMANDSBANKEN

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

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Stort Lager af  
 Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
 Kikkerte, Barometre,  
 Termometre, Brillers 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.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

## De private Assurandører lim.

i København

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.

## 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 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,  
Burmester & Wains & Hel-  
singørs Skibsbyggerier, Stats-  
banedriften samt de fleste  
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers  
anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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 stede paa Haand.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

Overrettsagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

\*\*\*\*\*

## 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 Skibsredereforening.

## P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith,**  
Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## William Sipari & Co.

Skeppmäklare & agent  
Träexporteur.

Frederikshamn. Finland.

## Rob. Asplund, Luleå.

Edsvuren

Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

## A. S. B. Johannessen

Skibsmægler & Kommissionsagent

3 Bernard Str. Leith.

Telegram-Adresse: Nolsoe, Leith.

Telef. 39 Y Central.

## 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.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## 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

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet

under Kontrol) **Madeira, Sherry**

**og Portvine**; anbefales som det

bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan

faas hos enhver Skibshandler ufortoldet

til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Hen-

vendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

Enhver Sømand bør eje

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

at

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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.

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**Aalborg mek. Værksted**  
**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

## MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Maj 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.



**KREFELDERS**  
**SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTÅAL**  
FERD. & A. SCHMAHL · 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.



**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.  
Indregistreret  Varemærke.  
System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560.  
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 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: Ciseifert.

### C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

### 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.

### Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportpramme og Lægterfartøjer, 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.

### 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**

## 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.

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 **Tilges Boghandel**.

Telefon: Frihavn 59.

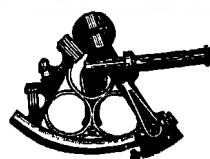
## Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Læge **H. C. Lund**.  
**Hud- og Kønssygdomme**,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

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



Med **CERTIFICAT**.  
90 Kr.

Preisler, **Kjøbmagerg. 13.**

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

Kjøbenhavn, d. 18. Maj 1905.

Der er atter Uro i Atlanterhavsfarten.

Som vi tidligere har meddelt, oplyste Lord Inverclyde ved Cunard Linjens Generalforsamling, at de Overenskomster, som man i Efteraaret naaede til paa „The North Atlantic Passenger Conference“ i Liverpool, kun kunde betragtes som rent forsøgsvis, og at der i Øjeblikket ikke forelaa nogen virkelig Overenskomst mellem Cunard Linjen og de kontinentale Linjer eller International Mercantile Marine Co., og unægtelig viser de Meddelelser, der i disse Dage er fremkommet gennem Udlandets Presse, at Liverpool Konferencens Aftaler ikke kan have haft nogen synderlig bindende Karakter.

En af de af Cunard Linjen opstillede Betingelser var, efter hvad vi erfarer, den, at der skulde søges hidført en Forandring med Hensyn til American Linjens Afsejlingsdag i New Yorker Posttjenesten, der hidtil ligesom Cunard Linjens har været Lørdag. Til en saadan Forandring udkrævedes imidlertid den amerikanske Regerings Samtykke, og da det viste sig, at dette Samtykke ikke kunde opnaas, har Cunard Linjen med vanlig Hurtighed i Stridsspørgsmaal heraf taget Anledning til at trække sig tilbage fra den nylig trufne Aftale vedrørende Passagertakster. Modtrækket herimod bestod i, at American, Dominion og White Star Linjen sendte Liverpool Konferencens Sekretær Meddelelse om, at de maatte forbeholde sig at have fri Hænder overfor de Skridt, som Cunard Linjen yderligere maatte foretage sig paa Bekostning af deres Interesser, og at de nævnte Linjer derfor saa sig nødsagede til ligeledes at trække sig tilbage fra Konferencens Resultater efter visse nærmere bestemte Tidsfrister.

Nogen virkelig formel Berettigelse til at træffe disse faretruende Afgørelser synes imidlertid ingen af Parterne, og vel da navnlig ikke Cunard Linjen, at have haft; det hele skal øjensynlig kun ses fra Synspunktet „Nødværge“, og hermed er da altsaa atter tilvejebragt Muligheder for en ny Krig i Atlanterhavsfarten. Heldigvis er der dog altid et vist Spring mellem Mulighed for Konflikt og Konflikten selv, og det er i saa Henseende vistnok ikke uden Betydning for Fredens Opretholdelse, at den sidste Strid satte saa dybe Spor i de interesserede Dampskibsselskabers økonomiske Vilkaar.

For Udenforstaaende er det selvsagt forbundet med store Vanskeligheder at danne sig noget Begreb om de virkelige Aarsager til de Rivninger, der kun altfor ofte finder Sted mellem disse Atlanterhavs Linjer. Muligvis vil dog en Skrivelse fra Præsidenten for The International Mercantile Marine Co., Mr. J. Bruce Ismay til Lord Inverclyde, der har fundet Vej til Offentligheden, kunne tjene til, i alt Fald til en vis Grad, at forklare Grundene til Cunard Linjens isolerede Stilling.

Som man maatte vente, lægger Mr. Ismay naturligvis heri det fulde Ansvar for det nu indtrufne Brud over paa Cunard Linjen, men ved Siden heraf benytter han Lejligheden til at fremkomme med en Redegørelse for det herskende fjendtlige Forhold mellem The International Mercantile Marine Co. og Cunard Linjen. Mr. Ismay minder saaledes om, at Cunard Linjen selv i 1896 tog Initiativet til at danne et Sel-

skab, der skulde hvile paa meget nær det samme Grundlag som International Mercantile Marine Co. nu gør, blot var det den Gang Meningen, at Cunard Linjen og American Linjen skulde udgøre Hovedbestanddelene af denne Sammenslutning, som Cunard Linjen selv ansaa for at være heldbringende politisk set, medens White Star Linjen skulde holdes udenfor. Der er derfor noget paafaldende i, at den nævnte Sammenslutning nu betegnes af Cunard Linjen som en Fare ikke blot for Cunard Linjen selv, men ogsaa for den engelske Nation, blot fordi det blev den nævnte Linje og ikke White Star Linjen, der ikke kom med deri. I 1902 førte Cunard Linjen Forhandlinger med det Syndikat, der beskæftigede sig med Oprettelsen af The International Mercantile Marine Co., og naar disse Forhandlinger ikke førte til, at Cunard Linjen blev Medlem af Sammenslutningen, saa skyldtes dette udelukkende, at Cunard Linjen forlangte, at Syndikatet skulde overtage et større Antal Cunard Aktier og til en højere Pris, end Syndikatet kunde gaa med til.

Naar Cunard Linjen derfor nu ved enhver Lejlighed paakalder den engelske Presses og Publikums Sympati og hertil benytter patriotiske Grunde, saa sker dette efter Mr. Ismays Mening absolut med Urette; thi havde Cunard Linjen kunnet komme til de af den selv stillede Betingelser, saa havde den den Dag i Dag ikke indtaget den isolerede Stilling, som den trods alle Beklagelser dog synes at foretrække.

Tilsyn med Dampfartøjer. Paa Forespørgsel fra Synsmændene i Aalborg har Indenrigsministeriet, i Følge „Jyllandsposten“, erklæret, at Dampskibe, der er klassificerede i de af Ministeriet godkendte Klassifikationsselskaber, og hvis Klasse opretholdes, er fritagne for Eftersyn og Trykprøver af Kedlerne ved de af Synsmændene foretagne regelmæssige Syn; Synsmændene kan derfor heller ikke forlange Vederlag for Eftersyn af Kedler.

De nævnte Skibes Fritagelse for Kedelsyn gælder dog ikke, naar der af Politivirigheden anordnes et overordentligt Syn over et klassificeret Skib.

En Lov, som vil faa stor Betydning for Dampskibe i amerikansk Fart, er, i Følge norske Blade, fornylig vedtaget i de forenede Stater og træder i Kraft d. 1. Juli i Aar. Den vedrører Skibe, der medfører Passagerer, og indeholder Bestemmelser om Redningsapparater, Brandslukningsapparater etc., som Skibene skal være forsynet med.

Alle Redningsbaade skal være forsynet med Luftkasser af Metal; Brugen af løs, knust Kork i Redningsbælter og Kapok er forbudt efter 1. Maj i Aar, og der skal forefindes Brandpøse, Tønder og Økser. Lampeskabe, Oljerum og lignende Rum skal være forsynet med Dampslukning og være foret med Metalplader. Alle Slanger og Slangerør skal være af en saadan Størrelse (United States standard pipe thread), at Slanger kan paaskrues hvilket som helst Vandrør over hele Skibet.

Endvidere skal Skibene være forsynet med flyttelige Sprøjter, hvis Antal retter sig efter Skibets Tonnage. Alle Brandslanger skal prøves under 100 Punds Tryk, og en Slange skal være forbundet med hvert Paaskruingsrør paa Brandledningen, der atter skal være saa-

ledes indrettet, at hvert Sted paa Skibet kan naas af en Vandstraale fra den.

Overholdelsen af disse Regler, der gælder alle Skibe, baade amerikanske og udenlandske, der medtager en eller flere Passagerer, vil der blive ført meget nøje Tilsyn med.

Særlig vil Skibsredere, der i denne Tid bygger ny Skibe for amerikansk Fart, have at rette sig nøje efter de ny Regler.

Af Beretningen for 1904 fra det danske Konsulat i Shanghai uddrager vi følgende vedrørende Skibsfart:

Med Undtagelse af vort eneste herværende Handelskompagnis Skibe, har intet dansk Handelsskib været i Fragt her paa Kysten. Det synes dog at maatte kunne betale sig under visse Omstændigheder, da et større Antal norske Dampere i Aarets Løb er kommet herud, og ny kommer stadigt til. At her ingen danske Skibe er, er saa meget mere beklageligt, som vore danske Kaptajner, Styrmand og Maskinister her paa Kysten har ondt ved at holde deres Stillinger om Bord paa de fremmede Skibe, skønt de har et udmærket Navn paa sig, da nationale Hensyn gør sig gældende, hvilke ogsaa er Aarsag i, at Forfremmelser kun sjældent falder i deres Lod. Det er derfor ikke for Tiden tilraadeligt at komme herud for danske Styrmand.

De norske Skibe har bragt skandinavisk Besætning herud, som er bleven afmønstret rundt omkring paa Kysten og i Japan, og det har været meget vanskeligt at finde Hyre til dem igen.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Kundgørelse fra den svenske Generaltoldstyrelse af 25. f. M. er Toldstationen ved Ratan i Umeå Toldkammerdistrikt flyttet til Sikeå.

Konsul Asplund, Luleå, skriver til os:

Skibsfarten paa Luleå vil rimeligvis blive aabnet d. 20/25. Maj.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 24/1905, afsagt d. 10. Maj 1905. Overretssagfører M. Carlsen som Aktor mod Skibskaptajn R. Th. M.

Dampskibet „Christian IX“, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, bygget i 1875 af Jærn, havde paa Rejse herfra i December Maaned 1904 gennem Nord-Østersø Kanalen og tilbage hertil en Række Uheld, idet Skibet først d. 10. December ved Elbfyrskib Nr. 2 fik et mindre Sammenstød med en anden Dampere og derefter paa Themsen stødte sammen d. 20. Decbr. med én og d. 24. Decbr. med to Dampere umiddelbart efter hinanden, hvorved „Christian IX“ tog betydelig Skade paa Overbygningen m. m. om Bagbord, ligesom Skibet endelig, efter at være kommet i Dok, led en mindre Skade der.

Efter at være repareret og kommet tilbage hertil, foretog Skibet fra d. 5. til d. 13. Februar i Aar en Rejse herfra til Kønigsberg og tilbage uden Uheld. Den 16. Februar Kl. 4,55 Eftm. tiltraadte „Christian IX“ atter en Rejse herfra med en Ladning Havre, Træmasse

o. s. v. bestemt til London, og det var Meningen, at Skibet atter da skulde gaa gennem Nord-Østersø Kanalen. Skibet, hvis Amning den Gang var 14' 10" for og 15' 10" agter, grundstødte imidlertid samme Aften Kl. 10,52 ved Danneskjoldspullen, hvorpaa der kun er 7 Fod Vand, c. 1/2 Kml. Ø. for Liselund paa Nordøstsiden af Møen uden at kunne komme af ved egen Hjælp, hvorfor det blev nødvendigt d. 17. Februar at søge Assistance hos Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, og lykkedes det først denne at faa Skibet af Grunden d. 22. Februar og bringe det ind hertil d. 23. Februar d. A., hvor Skibet paany maatte repareres.

Efter at der i Anledning af de saaledes indtraadte Uheld var optaget Søforhør her ved Retten i Marts d. A., beordrede Aktionsmyndighederne Sag anlagt mod Kaptajn R. Th. M., der havde ført „Christian IX“ paa de omtalte Rejser, og har den beskikkede Aktor, Overretssagfører M. Carlsen, i Henhold til den udfærdigede Ordre paastaet ham draget til Ansvar i Henhold til Sølovens § 293 for ved de nævnte Lejligheder og i alt Fald særlig ved Grundstødningen paa Møen d. 16. Februar d. A. at have gjort sig skyldig i strafbare Pligtforsømmelser.

Den beskikkede Defensor, Overretsprokurator Steintal, har derimod nedlagt Paastand paa Frifindelse for Tiltalte. Begge Sagførere har fordret sig tilkendt Salær.

Retten er af den Mening, at der slet ikke kan være Tale om, efter hvad der foreligger, i nogen Retning at gøre Ansvar gældende overfor Kaptajn M. med Hensyn til noget af de paa Skibets Rejse i December f. A. herfra til London og tilbage indtrufne, ovenfor nævnte Uheld, og den finder derfor ingen Anledning til at komme ind paa de dermed forbundne Enkeltheder.

Hvad Grundstødningen paa Møen angaar, da foreligger der følgende:

„Christian IX“ afgik som tidligere anført Kl. 4,55 Eftm. d. 16. Februar i Aar herfra Syd efter. Det var først VSV., senere vestlig Vind med en Styrke af først 4, senere 3; Søen skal have været 2, og der var vekslende nogen Dis og Taage. Kl. 6,37 Eftm. var Skibet tværs af Drogdens Fyrskib, c. 1/4 Kml. Vest for samme. Kaptajnen sluttede af Fyrskibets Retning og Køl vandet, at der var stærk Strøm Sønden fra, og han antog derfor, at Skibet vilde blive forsat noget Øst efter og komme noget mindre hurtigt frem end ellers. Af de senere trykte nautisk-meteorologiske Observationer fremgaar det dog, at Strømmen d. 16. Februar fra Middag til Midnat ved Drogdens Fyrskib iagttoges vel at komme fra SV., men kun med en Styrke af c. 0,3, medens den i samme Tidsrum ved Gjedser Revs Fyrskib omvendt iagttoges at komme fra NØ. med aftagende Styrke fra c. 0,5 til c. 0,3.

Ved Drogdens Fyrskib sattes Loggen paa O, og der beordredes Skibets sædvanlige Kurs paa den Rute misvisende S. t. V. 1/2 V. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Kurserne beordredes efter Kompasset paa Broen, men at der styredes efter Kompasset i Styrehuset under Broen, hvor Rorgængereren havde sin Plads, og at der var en Forskel paa disse to Kompasser af c. 10°, samt at der ved Styringen ikke toges Hensyn til 1/8 Dele; den efter Brokompasset beordrede Kurs, S. t. V. 1/2 V., kom altsaa til at svare til S. 3/4 V. paa Styrekompasset. Det er derhos anført, at man fra Broen nogenlunde kunde se, om Kursen paa Styrekompasset var, som den skulde være, og at man jævnlig konfererede de to Kompasser indbyrdes, særlig naar Kurserne blev ændrede. — Da Kursen d. 16. Februar beordredes til S. t. V. 1/2 V., regnedes der med 10° vestlig Misvisning og 1° østlig Deviation paa Brokompasset, i Henhold til en d. 5. Februar d. A. hersteds foretagen Undersøgelse af Kompasserne, som var foranlediget ved, at Kaptajnen paa Skibets Rejse fra London efter den som Følge af Sammenstødet d. 24. December f. A. foretagne Reparation, hvorved Skibet havde faaet en ny Bro og en ny Bagbords Kran, mente

at have iagttaget en magnetisk Forstyrrelse, hvad der dog ikke blev konstateret ved den nævnte Undersøgelse, men hvoraf han dog paany vilde have mærket Spor paa Skibets ovennævnte Rejse til Königsberg og tilbage d. 5. til d. 13. Februar d. A., uden at der imidlertid foreligger noget nærmere i saa Henseende.

1ste Styrmand, der hidtil havde haft Vagt, afgav denne Kl. 7 Eftm. og gik ned, medens 2den Styrmand Jans derefter overtog Vagten. Kaptajnen, der indtil da ogsaa havde været paa Broen, tog derefter Ophold i Bestiklukafet, der befandt sig under samme agten for Styrehuset, dog saaledes at han i det første Par Timer gentagende kom op paa Broen. Kl. 7 var det taaget, men Kl. 7,50 klarede det op, og der blev derpaa sejlet med fuld Kraft, hvormed Skibet normalt skulde gøre 8 á 9 Knob i Timen. Da Loggen Kl. 8,40 (o: c. 2 Timer efter at Drogdens Fyrskib var passeret og Loggen sat) viste 17, blev Kaptajnen efter tidligere Ordre varskoet af 2den Styrmand, der meddelte ham, at han lige forinden havde hørt Taagesignal, nemlig temmelig tydelig Lyden af en Sirene tværs om Styrbord, og Kaptajnen kom da paa Broen, hvor han forblev til Kl. c. 9. I den Tid hørte saa vel han som 2den Styrmand og ligeledes Udkigsmanden forude flere Gange, om end kun svagt, Lyden af en Sirene om Styrbord. Udkigsmanden mente første Gang at have hørt 2 Stød, men iøvrigt hørte de alle tre hver Gang ét Stød c. hver halve Minut. Noget Fyr saas slet ikke (et saadant var hverken bleven set, efter at Drogdens Fyrskib var passeret, eller blev set senere). — Under Skibssammenstødet d. 24. Decbr. f. A. paa Themsens havde Skibet mistet de Navigations-Efterretninger og Fortegnelser over Fyr- og Taagesignaler, som da havdes om Bord, uden at Kaptajnen derefter havde faaet anskaffet andre i Stedet. Da han hørte det foran nævnte Taagesignal, saa han derfor efter i det om Bord værende danske Søkort, som var nogle Aar gammelt, og da han ikke derpaa fandt anført noget Taagesignal ved Stevns, om hvis Eksistens han heller ikke iøvrigt den Gang vidste noget, men vidste, at der gaves Taagesignal fra Falsterbo Revs Fyrskib, som skulde høres hvert halve Minut, antog han — hvem det var bekendt, at man under visse atmosfæriske Forhold ofte hørte Lydsignaler eller rettere Ekko af saadanne fra en anden Side og i en anden Retning end den, hvorfra de kom, men noget svagere — at den fra Styrbord hørte Lyd skrev sig fra Falsterbo Fyrskib, idet han maatte gaa ud fra, at „Christian IX“ befandt sig mellem dette og Stevns (efter den styrede Kurs skulde Skibet da være omtrent c. 7 Kml. fra Stevns og c. 4½ Kml. fra Falsterbo Fyrskib). — Det virkelige Forhold er imidlertid det, at der fra 1. November 1903 har været anbragt en Sirene paa Stevns Klint, som i Taage giver ét Stød (af 2 Sekunders Varighed) hver ½ Minut, medens Sirenen paa Falsterbo Fyrskib giver 2 Stød hver halve Minut, — og der er efter det fremkomne ingen Tvivl om, hvad Kaptajnen selv har erkendt, at den omtalte enkelte Sirenelyd, der, som ovennævnt, Kl. c. 8¾ Eftm. hørtes fra Skibet, skrev sig fra selve Stevns. Skibet maa derhos antages da at have været en Del nærmere derved end forudsat, uden at der imidlertid blev foretaget noget for, da intet saas, at søge nøjere Oplysning ved Lodning.

Uanset at Kaptajnen altsaa mente at høre Falsterbo Fyrskibs Taagesignal, beordrede han dog Kl. 8¾ for Sikkerheds Skyld Kursen ændret ½ Streg sydligere, o: til S. t. V. misvisende (c. Syd retvisende), hvorved han ventede at ville passere Møens Fyr 5 Kml. Øst om — Styrmand Jans vil have forvissat sig om, at denne Ordre blev udført — hvorpaa han efter at have meddelt Styrmanden, at han paany vilde varskoos, naar der yderligere var udløbet 15 Kml. (foruden hvis det blev tykkere i Mellemtiden). atter gik ind i Bestiklukafet, hvor han derefter forblev (fraregnet at han nogle Gange vil have været ude paa Dækket, men uden at gaa op paa

Broen), til Styrmanden paa det opgivne Tidspunkt kom ind og meddelte ham, der da laa fuldt paaklædt paa sin Sofa, paa hans Spørgsmaal, at det fremdeles var sigtbart, men at der ikke var Land at se. Han antog da, at Skibet fremdeles var drevet noget Øst over og var i Agterhaand, og sagde derfor til Styrmanden om fremdeles at udsejle 5 Kml. med samme Kurs og saa igen at kalde paa ham, idet han følte sig sikker paa, at Møens Fyr saa maatte være kommet i Sigte. Da Styrmanden var gaaet ud satte han efter sin Forklaring den udløbne Distance ud i Kortet og beregnede, hvor Skibet vel omtrent maatte være, og gjorde sig derpaa klar til at gaa paa Broen, da Skibet pludselig, efter yderligere at have udløbet 2 Kml., saa at Loggen viste 34, grundstødte som tidligere omtalt udfor Nordøstkysten af Møen, uden at det, uagtet der straks blev slaaet Stop og Bak, lykkedes at komme flot igen, medens der tværtimod straks efter fandtes 5' og noget efter 10' Vand i For- og Storlasten. Klokken var da 10,52 Eftm. Det viste sig ved straks sket Iagttagelse, at der laa Dis ind over Land. Skibet viste sig derhos i Virkeligheden at være kommet omtrent hele den af Loggen angivne Distance fremad, men at være forsat, i Stedet for, som af Kaptajnen antaget, Øst efter, en Del Vest over. — Det skal endnu bemærkes, at der ikke paa hele Strækningen fra Drogden var iagttaget noget med- eller modgaaende Skib hverken om Styrbord eller om Bagbord, og at de tre forskellige Matroser, der havde staaet til Rors fra Kl. 7 til Grundstødningen, har forklaret, at de havde styret netop de dem opgivne Kurser, naar undtages, at Rorgængerer fra Kl. 8 til Kl. 9 mente at have styret Syd paa Styrekompasset i Stedet for som af Styrmanden opgivet først S. ¾ V. og fra Kl. 8¾ S. 1/8 V., altsaa endog noget østligere.

Ligesom det nu maa bebrejdes Kaptajnen, at han, naar han fremdeles ikke havde Tillid særlig til Brokompasset, dog ikke lod foretage en ny Undersøgelse af samme inden Afgangens herfra d. 16. Februar, og ligesom det dernæst bestemt maa bebrejdes ham, at han ikke inden Afrejsen herfra, hvad der med Lethed havde ladet sig gøre, skaffede sig de fornødne maritime Midler til at forvise sig om de da brugte Fyr- og Taagesignaler, saaledes findes det endvidere at maatte bebrejdes ham, at han, da han Kl. 8¾ hørte det omhandlede Taagesignal, som han uden nogen rimelig Grund ansaa for at være Signalet fra Falsterbo Fyrskib, slet ikke, uagtet heller intet Fyr var at se, forsøgte paa nogen Maade at skaffe sig nærmere Oplysning om, hvor han var, men i Tiltro til sin, som det senere viste sig, ugrundede Antagelse om at være forsat Øst over i Stedet for, som det virkelig var Tilfældet, Vest over, uden videre sejlede videre med fuld Fart uden endog i de sidste Par Timer at komme paa Broen, hvorved det i alt Fald vilde have været lettere for ham at forvise sig om Forholdene og tillige at kontrollere Kursen. Han maa derfor siges at have gjort sig skyldig i Overtrædelse af Sølovens § 293 og findes at burde anses med en Bøde til Statskassen af 200 Kr., hvorhos han vil have at betale Salær til Aktor og Defensor, hvis Sagførelse har været lovlig, med 50 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 67/1904, afsagt d. 10. Maj 1905. Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Skonnerten „Utos“ Rederi og Assurandører mod Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise.

Efter at Skonnerten „Uto“ af Lillesand d. 30. Juli f. A. var grundstødt ved Tunø blev der den følgende Dag mellem Skonnertens Fører, Kaptajn K. Pedersen, og Føreren af den de Indstævnte tilhørende Bjærgningsdamper „Hertha“, der var kommet til Stede paa Strandingstedet, afsluttet en Bjærgningskontrakt, hvorefter det overdroges de Indstævnte at bjærge „Uto“, der var ballastet, og føre den til Kallundborg mod en Bjærgeløn af 1,500 Kr. „Uto“ blev derpaa ved „Herthas“ Hjælp

bragt flot og bugseret til Kallundborg, hvortil den ankom d. 1. Avgust. Da der kun var sket ringe Skade, var „Uto“ allerede d. 2. Avgust igen klar til Afgang; men der skulde forinden træffes Foranstaltning til Bjærgelønnens Betaling eller Sikkerhedsstilling for denne. Kaptajn Pedersen havde derfor sat sig i Forbindelse med Skonnertens Rederi i Norge, og der var ved Rederiets Foranstaltning indgaaet en telegrafisk Ordre til Landmandsbankens Afdeling i Kallundborg om at garantere eller betale Kaptajn Pedersen indtil 1,500 Kr. i Anledning af Havari. Kaptajn Pedersen og Mægler Omøe af Kallundborg som Repræsentant for de Indstævnte indfandt sig saa i Bankafdelingen, hvor der mod Kvittering af Pedersen blev udbetalt 1,500 Kr. direkte til Omøe, som afleverede Bjærgningskontrakten med paa-tegnet Kvittering til Pedersen.

Under nærværende Sag har nu Sagsøgerne, Firmaet Janssen & Co. som Befuldmægtigede for „Utos“ Rederi og Assurandører gjort gældende, at den ved nævnte Kontrakt fastsatte Bjærgeløn betydeligt overstiger, hvad der er passende, i hvilken Henseende Sagsøgerne har henvist til, at „Uto“ ved en i Risør d. 11. Avgust f. A. afholdt retslig Taksation blev ansat til en Værdi af 2,110 Kr. Sagsøgerne paastaar derfor, at den vedtagne Bjærgeløn i Medfør af Sølovens § 227 nedsættes i alt Fald til  $\frac{1}{3}$  af det bjærgedes Værdi eller 703 Kr. 33 Øre, saaledes at de Indstævnte tilpligtes at tilbagebetale mindst 796 Kr. 67 Øre med Renter heraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 31. Avgust f. A. De Indstævnte paastaar sig frifundne, idet de, som iøvrigt nægter, at Bjærgelønnen betydeligt overstiger det passende, og at det bjærgedes Værdi kun er 2,110 Kr., i første Række bestrider, at Sølovens § 227 er anvendelig.

Sagsøgerne har ikke oplyst nogen Omstændighed, der kan svække Betydningen af den den 2. Avgust f. A. i Bankafdelingen i Kallundborg stedfundne Betaling af Bjærgelønnen, og det kan navnlig i den Henseende ikke komme i Betragtning, om Kaptajn Pedersen — hvad der er anført fra Sagsøgernes Side, men ikke tilstrækkelig bevist — ved denne Lejlighed udtalte, at han alene vilde stille Garanti for Bjærgelønnen, og kun fandt sig i at denne blev betalt, fordi han følte sig som den underlegne overfor Mægler Omøe. Da nu Betalingen af Bjærgelønnen, der maa anses at indbefatte en Stadfæstelse af den trufne Overenskomst om dennes Størrelse, foregik paa en Tid, da ingen Nødstilstand forelaa, og da Sølovens § 227 derhos kun afgiver udtrykkelig Hjemmel for Nedsættelse af Bjærgeløn, der skal betales, og ikke for Nedsættelse af betalt Bjærgeløn, maa der gives de Indstævnte Medhold i, at Lovbestemmelsen ikke kan bringes i Anvendelse i det foreliggende Tilfælde.

De Indstævnte vil derfor være at frifinde, uden at der bliver Anledning til at komme ind paa, hvad de iøvrigt har anført. Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaar sig tilkendt, findes Sagsøgerne efter Omstændighederne at burde tilsvare de Indstævnte med 80 Kr.

## Dansk Forening for international Søret.

Den 8. Maj afholdt nævnte Forening Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Hindenburg aflagde Beretning. Comité maritime havde i Aar haft Møde i Amsterdam i September. Man vedtog der 1) Regler, der gik ud paa at skabe et Fællesskab imellem de forskellige Lovgivninger vedrørende Panterettigheder og tinglige Rettigheder i Skibe, og 2) et Traktatudkast vedrørende Domstolenes Kompetence i Kollisionssager.

Endvidere paabegyndte man Forhandlinger om Reders Ansvar, hvilke dog udsattes til det Møde, der agtes afholdt d. 14., 15., 16. og 17. Juni d. A. i Liverpool.

I Februar i Aar havde der i Brüssel været afholdt en diplomatisk Konference, der havde forhandlet om de af Comité maritime udarbejdede to Traktatudkast om Bjærgning og Kollision. Paa denne Konference, til hvilken der var udsendt Indbydelser til alle de Landes Regeringer, der er Medlemmer af Komiteen og har deltaget i dens Arbejde, var der mødt Repræsentanter for følgende Stater: De forenede Stater, Frankrig, Holland, Italien, Japan, Kongostaten, Norge, Portugal, Rumænien, Rusland, Spanien og Sverrig. Danmark havde, uvist af hvad Grund, ikke været repræsenteret.

Det vilde være meget ønskeligt, om der ved Mødet i Liverpool i Sommer kunde være Danske til Stede, hvorfor Formanden opfordrede de af Foreningens Medlemmer, der havde Lyst dertil, til at henvende sig til Bestyrelsen.

Man havde nu modtaget flere Eksemplarer af den trykte Beretning om Amsterdam Mødet, og saa længe Beholdningen tilstrakte, kunde Medlemmerne faa denne Beretning ved Henvendelse til Formanden.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, genvalgtes de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og valgtes i afdøde Kommandør Jacobsens Sted Dispaehør V. Middelboe.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der indtraadt en ikke ubetydelig Bedring i Fragterne fra Sortehavet og Azoff, fremkaldt ved et fra sidst nævnte Distrikt stammende livligere Begær, hovedsagelig for større Baade, som kan give Maj Lastning, men da saadanne er knappe, begynder Befragterne nu ogsaa at bevilge højere Rater pr. primo Juni. Medmindre Begæret yderligere skulde udvikle sig, tror vi imidlertid ikke, at Bedringen vil holde sig, thi inden ret længe vil Markederne rimeligvis være oversvømmede med Tonnage, hvorved Raterne desværre vil blive trykkede ned paa det gamle Lavmaal. I andre Retninger er der ingen væsentlige Forandringer indtraadte. For Østersøens Vedkommende gaar det endnu smaat med Træbefragtningerne, Købmændene vægrer sig gennemgaaende fremdeles ved at betale Konference Fragterne, og der sluttet stadig under dem, dog kun forholdsvist lidt, men paa den anden Side finder der ogsaa Befragtninger Sted til Konference Fragter, og der er saaledes i Løbet af Ugen bl. a. sluttet 3 kjøbenhavnske Dampere, nemlig to fra Sydfinland til Rotterdam med Pulpwood, og en fra Pernau til Antwerpen, Frcs. 31 D/B.,  $\frac{1}{3}$  Boards, alle for ret prompt Afskibning. Selvfølgelig er den nuværende Periode overordentlig vanskelig for Rederne, men det kan nu ikke vare længe, inden alle Pladserne i Botten bliver tilgængelige, og dette vil forhaabentlig bidrage til at skabe en fastere Tendens for Fragterne fra Østersøen, der jo ikke mindst for de danske Skibe er et saare betydningsfuldt Marked, særlig nu under Kampen for Opnaelsen af Minimums Raterne. Om denne Kamps endelige Udfald kan endnu intet bestemt siges, men Rederne har endnu gode Chancer, og det afhænger kun af deres Holdning, om det bliver dem, der skal gaa af med Sejren. Sammenhold og Fasthed maa der til for at opnaa dette, og vi haaber de vil holde ud.

Det østlige Marked er ikke undergaaet nogen Forandring. Fra Java er gentaget 25/3 à 25/6 for Sukker pr. Juni/Julii til U. S. eller Evropa. Rispladserne tager næsten ingen Baade; 20/ er sidst betalte Rate Rangoon/



Liverpool. Fra Bombay og Kurrachee er sluttet lidt til henholdsvis 13/3 og 15/3 til udsøgt Havn. Calcutta er stille og slutter stadig næsten intet ud over Baade i lokal Kulfart.

Sortehavet og Azoff er, ved forøget Begær, noget bedre for prompt Lastning. Stigningen er i Ugens Løb 1/3 à 1/6 pr. Unit. Azoff bevilgede først de højere Rater, og der sluttedes sidst til 10/3 à 10/3 „any“ for større, 10/6 for mindre Baade, 6 d. ekstra Hamburg, alt for Maj Lastning, og fra Odessa eller Nikolajeff, som influeredes af Fastheden fra Azoff, betaltes indtil 8/3 til udsøgt Havn, selv for Baade paa op til 6,500 Tons. Fra Bulgarien og Donauen er Begæret efter Tonnage kun ringe. Enkelte Baade sluttede med Erts fra Poti, og der betaltes 9/6 Newport, 11/6 Filadelfia eller Baltimore

Middelhavet har fragtet en Del Baade, men Raterne viser ingen Bedring. For Erts sluttedes der til 5/7 $\frac{1}{2}$  Carthagena/Middlesbro, 4/9 Algiers/Cardiff, 5/7 $\frac{1}{2}$  Hornillo/Glasgow, 4/9 Almeria Pier/Newport, 9/9 Huelva/Baltimore, alt med „free despatch“. Esparto- og Fosfatfragterne er uforandret smaa og faa. Fra Aleksandria sluttet meget lidt, sidst betalte Rater er 5/9 pr. 60 Kbf. til Hull, 6/2 London prompt. For Salt fra Lissabon til Emden noteres 6/9. Ertsfragterne fra Bilbao er som følger: 5/Maryport, 4/10 $\frac{1}{2}$  à 5/Rotterdam, 4/9 Middlesbro, 3/10 $\frac{1}{2}$  à 4/Cardiff.

Nordamerika viser fremdeles meget ringe Aktivitet, og Raterne er tarvelige. Fra Kanada sluttet kun faa Baade; der betaltes 35/ fra St. John, 40/ à 41/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst. Kornlaster findes ikke, men for Bomuld er der en Smule Efterspørgsel, og nogle faa Baade sluttedes fra Savannah eller Brunswick, ligeledes et Par Baade for Stykgods fra New York til La Plata paa Basis af 17/Dødvægt. Golfen er mat og betalte paa Netto Charter kun 9/6 én, 10/ to Lossehavne. Tømmerfragter er knappe og Raterne tarvelige. For Timecharter er gentaget 3/9 Dødvægt for en enkelt Overrejse fra Staterne.

La Plata er fast, men temmelig stille. Fra San Lorenzo Gransen til U. K. eller Kontinentet sluttet til 17/6 à 18/6 pr. Juni/Juli, medens Bahia Blanca for samme Termin betalte 18/ for 4,500 Tons Baade og 17/3 à 17/6 for Baade paa over 6,000/6,800 Tons, Tørn limiteret til 3 à 5 Dage. Pr. Juli/Avgust er Raterne en Kende lavere.

Østersømarkedet er ikke i nogen tilfredsstillende Forfatning, og navnlig forvolder de idelige Arbejdsnedlæggelser i de russiske Havne mange Forstyrrelser og daarlige Ekspeditioner, som i Forbindelse med de usle Fragtrater resulterer i ikke ubetydelige Tab for Dampene, Hørlaster findes nu ikke og Kornlaster er knappe. Kun Libau har lidt at byde paa og betaler 9 d. London eller Rotterdam, 9 $\frac{3}{4}$  Antwerpen, 11 $\frac{1}{4}$  Rouen, medens der fra Riga har været Smaapartier fremme til 9 d. London eller Rotterdam. Fra St. Petersburg er der næsten slet intet Korn for prompt Lastning, og saa lavt som 9 d. Hvedebasis har været akcepteret, men sidst i Juni eller Begyndelsen af Juli ventes der at ville komme Fart i Korneksporten. Reval viser intet Liv, og de tyske Pladser har ikke stort andet end nogle Sleeperslaster, for hvilke der kan faas 5/3 à 5/9 pr. Load til Østkysten, 7/6 à 8/ Vestkysten. For Korn fra Königsberg noteres 1/ Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam. Træbefragtningerne fra Botten finder kun Sted i ret limiteret Udstrækning, og der sluttet baade til og under Konference Fragterne. Navnlig har der fra Riga i den allersidste Tid været effektueret ikke saa faa Befragtninger til under Konference Fragterne, men denne saa vel som andre store Importpladser indtager maaske ogsaa en Særstilling, hvilket i hvert Fald udenlandske Redere mener. Det er nemlig udelukkende udenlandske Dampere, der er sluttet fra Riga til under Konference Fragter, hvoraf fremgaar, at de danske Redere er af den Op-

fattelse, at Raterne fra nævnte Plads for prompt Lastning skal overholdes lige saa vel som fra Botten. Det vilde have gavnet Situationen i høj Grad, om de udenlandske Redere havde indtaget samme Holdning som de danske.

Kulfragterne holder sig i alle Retninger paa omtrent samme Niveau som for en Uge siden, men dersom Fastheden fra Azoff og Sortehavet holder sig, er der ingen Tvivl om, at Raterne ad Middelhavet til vil falde. Til Danmark og Østersøen er Fragterne saa usle, som vel tænkes kan, og der sluttet fra Østkysten til saa lavt som 3/9 à 4/ Kronstadt, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$  Riga, 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller første Klasses Provinshavn, 3/10 $\frac{1}{2}$  à 4/6 for Smaabaade til mindre Havne, 3/7 $\frac{1}{2}$  Swinemünde (hvor der forøvrigt nu er Strejke blandt Losserne), 4/ Gefle eller Malmø (10/1,500 Tons), 4/ Kiel, Wismar eller Lübeck (11/1,200 Tons), 3/3 Rotterdam, 3/6 à 3/9 nordlige Norge, 4/9 Lissabon, 6/10 $\frac{1}{2}$  à 7/ Barcelona, 6/4 $\frac{1}{2}$  à 6/6 Genua. Fra Cardiff har der været sluttet jævnt livligt til 4/ Gibraltar, 6/6 à 6/7 $\frac{1}{2}$  Genua, Frcs. 7 $\frac{1}{4}$  Algiers, 6/6 à 6/9 Sicilien, 7/9 Venedig, 6/3 Aleksandria, 6/ Port Said, 7/9 Aden, 8/ Colombo, 13/6 Hongkong, 14/6 Shanghai, 7/3 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere er vedblivende flovt, maaske flovere siden sidste Beretning, og gode eller bedre Udsigter tør man ikke spaa i de nærmest kommende Maaneder. Sommertiden er jo Flovhedens Periode for de mindre Skibe. Königsberg er uden Tvivl lidt mattere, men mulig 10 Mark endnu vil kunne opnaas en lille Tid.

ab Danzig noteres ikke en eneste Kornlast; derimod udbydes nu flere Trælaster, saaledes til Sunderland Plancons 9/6 à 10/ pr. load; til Nantes Egebrædder 42 $\frac{1}{2}$  à 45 Cts. pr. Kbfd. (gammelfransk Maa), til Danmark Bjælker 15 à 16 Pf., til Bremen 12 à 13 Mark pr. Last.

ab Stolpmünde, Colberg, Rügenwalde er der saa godt som intet; mulig Rügenwalde — Danmark, Sydsverrig Havre 4 à 4 $\frac{1}{2}$  Mark, ligesom der noteres Colberg — Sunderland, Tyne Chocks 7/ à 7/6 pr. load.

ab Stettin foreligger intet særligt; der blev sluttet 45 Pf. for Mel til Lolland, og der noteres 3 Mark Jærn til Kjøbenhavn, 1 Mark til Uleåborg, 45 Pf. til Königsberg pr. F. Cement; til Kings Lynn 10/ pr. load Træ.

ab Ekensund har det hidtil i Aar staaet omtrent helt stille; nu sluttet der imidlertid atter Mursten til Kastrup, Kjøbenhavn til 5 Kr., og flere Skibe skal kunne placeres saaledes.

ab Kjøbenhavn staaer det helt stille i denne Uge; i Slutningen af forrige Uge blev der sluttet nogle enkelte Skibe til ret gode Fragter, saaledes til Nakskov 15 Øre og Nysted 20 Øre for Bomuldsfrøkager; senere sluttet 11 Øre for Majs til Rønne, samt for Klid til Sydsverrig til en elendig Fragt af 3 $\frac{1}{2}$  à 3 $\frac{3}{4}$  Kr. pr. Ton.

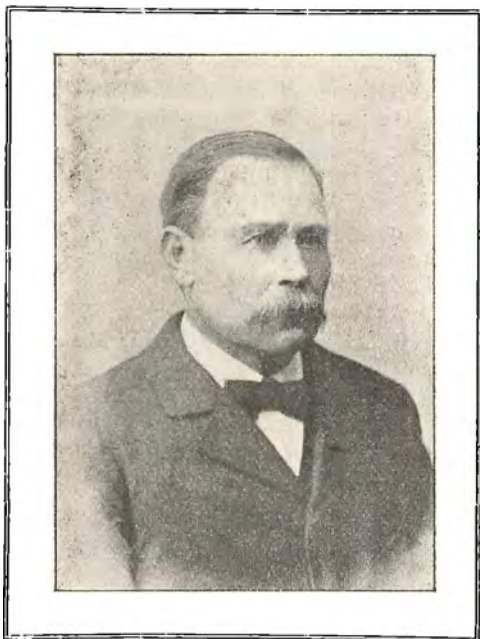
ab Sverrig. Man maa være glad for, at der da endnu er Sten at sejle med; baade Halmstad, Carlshamn søger stadig Skibe til tyske Østersøhavne samt Hamburg, Bremen.

ab Nordfrankrig tør man vente flere Ladninger Oljekager pr. September/Oktobre; til at begynde med vil Fragten vel blive omkring 9 Frcs.

## Oscar Petterson.

At Folk nu om Stunder udfører 100 Rejser over Atlanterhavet, hører ikke længere til Sjældenhederne, men at en Mand udfører 100 Rejser med samme Skib uden en eneste Dags Fraværelse, turde være et enestaaende Tilfælde.

Dette er udført af Tømmermand Oscar Petterson, hvis Billede vi bringer nedenstaaende, med Dampskibet „Island“.



Oscar Petterson er født i Sverrig 1846 og kom for c. 30 Aar siden om Bord i Dampskibet „Frederik“, med hvilket Skib han sejlede uafbrudt i 8 Aar. Han var derefter c. 6 Aar om Bord i Dampskibene „Valdemar“ og „Constantin“, alle tilhørende Det forenede Dampskibsselskab. I 1888 gik han over i Thingvallaselskabets Skibe, sejlede c. 3 Maaneder med „Geyser“, c. 9 Maaneder med Dampskibet „Danmark“, med hvilket Skib han forliste d. 1. Maj 1889 og kom efter Hjemkomsten om Bord i Dampskibet „Island“. Med dette Skib har han sejlet i 15 Aar og afsluttede netop sin 100de Rejse ved Skibets Ankomst hertil d. 28. Februar d. A. I den lange Periode, hvori han sejlede med „Island“, har han aldrig været syg og aldrig været en hel Dag fraværende.

Oscar Petterson er imidlertid ikke blot af denne Grund ret enestaaende, thi han befatter sig saa at sige med alt Arbejde, selv hvad der ligger fjernt fra hans Fag. Han er saaledes i Stand til at reparere Ure, saa vel Lommeure som større Ure, er en udmærket Drejer, og hvad der er det mærkeligste, graverer udmærket godt Navne, uagtet hans Skrift lader en Del tilbage at ønske.

Enhver Skibsfører og Styrmand véd, hvad en god Tømmermand er for en Akkvistition om Bord i et Skib, og det er netop denne Klasse Tømmermænd, Oscar Petterson saa fuldt ud maa henregnes til. I modsat Fald vilde han næppe heller have kunnet se tilbage paa en saa lang og dadelfri Tjenestetid.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.:* Jeg tillader mig høfligst at forespørge den ærede Redaktion af „Dansk Søfartstidende“: hvor langt regnes „Øresund“?

Nogle mener, at Grænserne er en ret Linje fra Kullen til Nakkehoved og en ret Linje fra Stevns Fyr til Falsterbo Fyrskib.

Andre mener en ret Linje fra Helsingborg til Helsingør og en ret Linje fra Dragør til Limhamn.

Hvem har Ret?

*Sv.:* „Sundet“ eller som det ogsaa kaldes „Øresund“ begrænses, i Følge den officielle danske Farvandsbeskrivelse „Den danske Lods“, mod Nord af en Linje mellem Gilbjerg Hoved og Kullen og mod Syd af Linjen mellem Stevns Fyrtaarn og Falsterbo Pynt.

Andre Grænser end disse kan formentlig ikke anerkendes, om det vel end maa anses som givet, at de allerfleste i Praxis til Eks. regner Linjen Helsingør—Helsingborg for at være Sundets Nordgrænse.

## Fra Sø og Land.

Aalborg Havn driver, i Følge „Aalborg Amtst.“, selv Beddingen ved Byens østre Havn. Havnen besøger Ophaltingen og Udsættelsen af Skibene og overlader derefter til Skibsejerne at bestemme, hvem de vil have til at foretage Reparationerne. Indenfor den Plads, som er indhegnet omkring Beddingen, har Havneudvalget vedtaget at opkræve en Afgift af 1 Øre pr. Time for hver Arbejder, der er beskæftiget ved Reparationsarbejdet paa de ophalede Skibe.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede første Eksamenstermin i 1905 har Skolen indstillet: til den almindelige Styrmandseksamen 7 Elever, til anden Afdeling 9 i Navigation, 7 i Geografi og Vejrlære, 6 i Engelsk, 7 i Søret og Handelsvidenskab. Endvidere 2 til Sætteskipperprøven og 3 til Fiskeskipperprøven. Alle indstillede Elever bestod.

## Ugens Havarier.

Mercur, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen til Halmstad den 9. ds. været paa Grund paa Sejro. Skibet kom flot med Assistance af Sejro Bjærgelav og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Berlin, Trawler af Altona, er den 12. ds. indkommet til Frederikshavn med Maskinskade; maa reparere.

Marie, Skonnert af Odense, kom Natten til den 9. ds. paa Grund ved Swinemünde. Flot med Assistance af Slæbedamper „Otto“ og indbragt til Swinemünde. Skibet er senere ankommet til Stettin.

C. P. A. Kock, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 11. ds. paa Dammanisch i Nærheden af Langenberg været i Kollision med svensk Galease „Dazzler“, der sank. 1 Mand af Galeasens Besætning druknede, de øvrige blev landsatte i Stettin. Tilsyneladende tog Damperen ingen Skade.

Gerda, Galease af Wisby, kom den 9. ds., paa Rejsen fra Kastrup til Lomma i Ballast, paa Grund i Nærheden af Oscarsgrund Fyrskib. Ved Udbringning af Varpankret druknede saa vel 1. Styrmand som Kokken, idet Baaden kæntrede. Kaptajnen styrtede ligeledes over Bord fra Skibet, da Trossen firedes ud, men blev dog reddet af Mandskabet paa Fyrskibet.

Tuborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen til Windau i Ballast, faaet Skade paa Maskinen og er bugseret hertil af Bjærgningsdpsk. „Neptun“ for at blive repareret.

Randers, Dpsk. af Aalborg, har paa Rejsen fra Karlshamn til Kjøbenhavn mistet Skruen. Skibet er indassisteret hertil for at faa ny Skrue paasat.

Valdemar, Skonnert af Vestervik, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet været i Kollision med Dpsk. „Julius Cæsar“ af Helsingborg. Skonnerten sank kort efter Kollisionen, og Kaptajnen og 1 Mand til af Besætningen druknede.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert „Paket“, der maaler 24 Reg.-Tons, tilhørende Skibsfører H. Friis i Marstal, er solgt til Gudhjem. Købesum 6,500 Kr.

Paa Clyde Skibsværft i Glasgow løb den 12. ds. en ny Dampner af Stablen, bygget for Regning Det dansk-russiske Dampskibsselskab her i Byen. Dampneren fik Navnet „Generalkonsul Pallisen“ og har følgende Dimensioner: Længde 295', Bredder 42', Dybde 22'. Den skal laste 3,700 Tons Dødvægt.

## 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 16. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ankom til Anvers 9. Maj. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 9. Maj. — Algarve, Borries, afg. fra St. Petersborg 13. Maj hertil. — Anglo Dane, Wi-berg, ankom hertil 13. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til St. Petersborg 7. Maj. — Antwerpen, Madsen, ank. til Libau 14. Maj. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 6. Maj. — Arno, Strubberg, ankom til Newcastle 14. Maj. — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 15. Maj. — Baron Stjernblad, Raas, ankom hertil 15. Maj. — Beira, Lunge, ankom til St. Petersborg 7. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra St. Petersborg 13. Maj til Emden. — Christian IX, Holm, ankom til London 14. Maj. — Dagmar, Larsen, ankom til Algier 15. Maj. — Douro, Mortensen, afgik fra Funchal 14. Maj til Oporto. — Florida, Ørum, ankom til New York 2. Maj. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 12. Maj. — Garonne, Kromann, ank. til St. Petersborg 9. Maj. — Georgius I, Sørensen, afgik fra Lissabon 9. Maj hertil. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 10. Maj hertil. — Hengest, Harder, ankom til Newcastle 15. Maj. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til St. Petersborg 13. Maj. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Anvers 14. Maj til Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. til London 15. Maj. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 13. Maj til New York. — Kursk, Gommessen, afg. fra Hull 14. Maj hertil. — Leopold II, Meyer, ankom til St. Petersborg 12. Maj. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 11. Maj. — Louise, Kruse, ankom hertil 16. Maj. — Louisiana, Andresen, ankom til Stettin 10. Maj. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 6. Maj til Boston. — Morsø, Jacobsen, afg. fra Reval 15. Maj St. Petersborg. — Moskø, Meldahl, ank. til Pillau 15. Maj. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 7. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 15. Maj for Hull. — O. B. Suhr, Frisnette, ankom til Anvers 15. Maj. — Omsk, Jonsen, ank. til St. Petersborg 8. Maj. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 7. Maj. — Perm, Christensen, ank. til Dunkerque 15. Maj. — Pregel, Olsen, ank. til Windau 16. Maj. — Rita, Schibbye, afg. fra Riga 14. Maj til Anvers. — Seine, Damp, ank. til Riga 6. Maj. — Texas, Andersen, afg. fra New York 11. Maj hertil. — Tiber, Bech, ank. til Marseille 11. Maj. — United States, Wulff, afgik fra Christianssand 5. Maj til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. til Riga 12. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil 14. Maj. — Viking, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 16. Maj for Anvers. — Marie ankom til Swansea 15. Maj. — Vadsø afgik herfra 12. Maj til Manchester via Stettin. — Gambetta ank. hertil 14. Maj. — Ellen afg. fra Søderhamn 15. Maj til Skutskær. — Echo ank. hertil 14. Maj. — Skjalm Hvide, ankom hertil 12. Maj. — Annie ankom til Danzig 15. Maj. — Alexander ank. hertil 16. Maj. — Ceres ank. hertil 16. Maj. — Thyra, Fischer, afgik herfra 15. Maj til Gefle.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Kronstadt 12. Maj. — Frode, Meyer, ankom til Antwerpen 10. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Riga 15. Maj. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, afgik fra Swansea 9. Maj. — Erik II, A. S. Mancke, ankom til Sunderland 16. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Blyth 14. Maj. — Dänemark, Kraemer, afgik fra Stettin 16. Maj. — Ragnar, Holst, afg. fra Sunderland 13. Maj. — Skjold, Risø, afgik fra Hull 13. Maj. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra London 16. Maj. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Grimsby 13. Maj. — Svend II, Riber, afgik fra St. Vincent 5. Maj. — Harald, Hveysel, ankom til Sunderland 11. Maj.

**Viking.** Bjørn, Huus, ank. til Gefle 11. Maj. — Vagn, B. Mahneke, ank. til Ghent 16. Maj.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ankom til Petersborg 8. Maj. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Kronstadt 11. Maj. — Johan Siem, Knudsen,

ank. til Kronstadt 8. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. Maj. — Russ, Rasmussen, ank. til Stax 11. Maj. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Newcastle 11. Maj. — Peter Mørch, Bagger, ankom til Kronstadt 10. Maj. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. til Genua 3. Maj.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afg. fra Reval 12. Maj. bestemt til London. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til St. Petersborg 14. Maj. — Hamlet, Reese, ankom til Sunderland 15. Maj. — Helge, Olsen, ankom til Libau 14. Maj. — Rolf, Olsen, ank. til Jakobstad 13. Maj. — Niels R. Finzen, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 12. Maj, best. til Jakobstad.

**Heimdal.** Anine, Leth, ank. til Alne 13. Maj. — Kamma a Løfer, afgik fra Huelva 9. Maj. — Helga, Møller, ankom til Kramfors 14. Maj. — Martha, Christensen, ankom til Hallsta 11. Maj. — Elna, Rathje, ankom til Skive 13. Maj. — Therese, Pedersen, afgik fra Boness 13. Maj. — Simone, Olsen, ank. til Sundsvall 14. Maj. — Jeanne, Lagesen, ank. til Hernøsand 12. Maj.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Kronborg, Jeppesen, pass. Kbhvn. 16. Maj. — Ophelia, Wilhelmsen, passerede Kbhvn. 16. Maj.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Kronstadt 14. Maj, bestemt til Windau. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Methil 11. Maj, ankom til Esbjerg 13. Maj. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Riga 16. Maj. — Nordsoen, Gram, afgik fra Windau 13. Maj, best. til Ghent. — Nexos, Basse, afg. fra Bremerhaven 12. Maj, best. til St. Petersborg. — Nora, Jørgensen, afgik fra Riga 12. Maj, bestemt til Arbroath. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Rotterdam 15. Maj, bestemt til Middlesbro. — Napoli, Christensen, afgik fra Rostock 13. Maj, bestemt til London. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Königsberg 15. Maj, best. til Cardiff. — Dagmar, Hansen, ankom til Eckernförde 14. Maj. — Neptun, Knudsen, afgik fra Rostock 13. Maj, ankom til Åbo 15. Maj. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Reval 11. Maj, ankom til Esbjerg 16. Maj. — Alfa, Iversen, afgik fra Burntisland 12. Maj, ankom til Esbjerg 14. Maj.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Memel 8. Maj. — Dagny, Lorentzen, ligger i Esbjerg. — Mary, Larsen, afg. fra Åbo 16. Maj, bestemt til Königsberg.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Oscarshamn 16. Maj.

**Jylland.** Karen, Winther, ankom til London 12. Maj. — Ingrid, Meinertz, ankom til Grimsby 15. Maj.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj. — Nordland, Petersen, afgik fra Glasgow 9. Maj. — England, Andersen, ankom til Boness 15. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Wismar 13. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 22. April, best. til Montevideo. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Blyth 13. Maj, best. til Libau. — Mars, Clausen, afgik fra Lemvig 16. Maj, bestemt til Newcastle. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Antwerpen 17. Maj.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Stettin 15. Maj, ankom til Libau 15. Maj. — Carl Heckscher, Starck, afg. fra Dartmouth 12. Maj, best. til Kratzwich. — Livonia, Skov, afgik fra Kiel 12. Maj, ankom til Grimsby 15. Maj.

**Østersøen.** Patria, Petersen, ankom til Rotterdam 16. Maj. — Gratia, Andersen, ank. til Riga 10. Maj.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra West Hartlepool 12. Maj, ank. til Kbhvn. 15. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Antwerpen 14. Maj, ankom til Ipswich 15. Maj.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 14. Maj, bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afg. fra Libau 14. Maj, bestemt til Dunkerque. — Estonia, Damlarsen, afgik fra Sunderland 10. Maj, ankom til Swinemünde 14. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Libau 12. Maj. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Cadix 14. Maj, bestemt til St. John. — Frederiksborg, Hansen, anløb Kbhvn. 15. Maj, best. til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Petersborg 12. Maj. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Stettin 13. Maj, best. til Wasklot. — Rosenberg, Schultz, ank. til Kbhvn. 14. Maj. — Skanderborg, Jensen, ank. til Torreanunciale 15. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Cadiz 6. Maj, best. til St. John. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 10. Maj. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Ayr 13. Maj. — Flynderborg, Larsen, ankom til Rouen 11. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Bona 12. Maj. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 13. Maj. — Silkeborg, Pedersen, passerede Kbhvn. 12. Maj, best. til Rouen. — Skodsborg, Schultz, ankom til Bremen 12. Maj. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 14. Maj. —

Ulfborg, Eriksen, afg. fra Savona 13. Maj, best. til Bona. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kronstadt 13. Maj.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kap Tormentine 14. Maj. — Jægersborg, Larsen, ankom til Dunkerque 12. Maj. — Kallundborg, Lund, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til London.

**Havet.** Fyen, Hansen, ank. til London 14. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Blyth 11. Maj, ankom til Neufahrwasser 15. Maj. — Helene, Jensen, afgik fra Newcastle 13. Maj, ankom til Kbhvn. 16. Maj. — Agnete, Sørensen, afg. fra Neufahrwasser 11. Maj, ank. til Libau 12. Maj. — Hermia, Petersen, afgik fra Kiel 15. Maj, ank. til Lübeck 16. Maj. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Methil 16. Maj, best. til Swinemünde. — Alice, Hansen, afg. fra Burntisland 11. Maj, ankom til Kallundborg 15. Maj. — Ajax, Brorson, afg. fra Holtenau 10. Maj, ankom til Boness 13. Maj. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Korsør 11. Maj, ankom til Burntisland 14. Maj. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 10. Maj, ankom til Kiel 14. Maj.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Inge-mann, afgik fra Antwerpen 11. Maj. — Siam, Jensen, ank. til Shanghai 13. Maj. — Ragnhild, Pedersen, ankom til Cardiff 11. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til Hamburg 15. Maj. — St. Jan, Rambusch, afgik fra La Coruna 15. Maj. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Vera Cruz 13. Maj. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 14. Maj.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ank. til Kjøbenhavn 11. Maj. — Erindring, Hansen, ankom til Kbhvn. 14. Maj.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kbhvn. 12. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Råfse 17. Maj. — St. St. Blicher, Albertsen, ank. til Königsberg 11. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Helsingør 14. Maj. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Stockholm 15. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Burntisland 16. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Methil 16. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Nyborg 12. Maj. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Sundsvall 9. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Antwerpen 17. Maj. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Helsingør 17. Maj. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Kiel 13. Maj. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Boness 13. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Korsør 10. Maj. — London, Krogh, afg. fra Methil 10. Maj, best. til Kronstadt. — Paris, Boeck-Hansen, ank. til Repola 12. Maj. — Bryssel, Tholander, afg. fra Cardiff 8. Maj, bestemt til Kronstadt.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Kronstadt 13. Maj, bestemt til Wasklot. — Wien, Brink, ankom til Kronstadt 16. Maj. — Roma, Bom, afgik fra Kbhvn. 13. Maj, bestemt til Yxpila.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 8. Maj. — Kai, Kurtzbals, ankom til Horsens 12. Maj. — Clara, Villadsen, ankom til Trangsum 15. Maj. — Axel, Damm, ankom til Björknäs 16. Maj. — Erfik, Steen, ank. til Leith 16. Maj. — Svend, Bennelycke, ank. til Tynen 6. Maj. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kronstadt 13. Maj. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Swinemünde 15. Maj.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afgik fra Danzig 16. Maj, bestemt til Stockholm.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afgik fra Swansea 9. Maj, bestemt til Stettin. — Slesvig, Svarrer, ankom til Methil 12. Maj.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afg. fra Colombo 5. Maj, ankom til Singapore 13. Maj. — Egholm, N. M. Winther, ankom til Marseilles 16. Maj. — Katholm, C. Arnesen, pass. Las Palmas 12. Maj.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Serapis, Mathiasen, ankom til Algoa Bay 4. Maj fra Melbourne. — Tercera, Beck, afg. fra Montevideo 3. Maj til Gabota. — Gladstone, Thing, afgik fra Port Natal 10. Maj til Delagoa Bay. — Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Sydney 12. Maj fra Manzanilla. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Callao 12. Maj til Lobos Island. — Embla, Jepsen, ankom til Hamburg 13. Maj fra Savanilla.

**Fang. Sønderho.** Martha, Brinch, ankom 12. Maj til Karlskrona fra Stettin.

**Rønne.** Castor, Clausen, ankom til Swinemünde 9. Maj. Rolf, Møller, ankom til Oscarshavn 9. Maj. — Veset, Kofoed, ankom til Targos (Finland) 8. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 11. Maj. — Gudmund, ank. til Greifswalde 11. Maj.

**Svendborg.** Hansigne, Nielsen, ankom til Königsberg 11. Maj. — Valkyrien, Hansen, ankom til Burntisland 11.

Maj. — Zenitha, Jensen, ankom til Göteborg 12. Maj. — Lars Jørgensen, ankom til Gefle 12. Maj. — Rota, Olsen, ankom til St. Petersborg 11. Maj. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Heiligenhafen 12. Maj. — Dana, Rasmussen, ank. til Gefle 10. Maj. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Swinemünde 9. Maj. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 10. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Helsingborg 9. Maj. — Grete, Hansen, ankom til Kappel 10. Maj. — Peter, Jørgensen, ankom til Königsberg 10. Maj. — Westa, Poulsen ankom til London 8. Maj. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Gefle 9. Maj. — Martin, Hvenegaard, ankom til Morlaix 8. Maj. — Ragnhild, Andersen, ankom til Leith 8. Maj. — Ariel, Nielsen, ankom til Stykkesholm 21. April. — Kruise, Larsen, ankom til Göteborg 8. Maj. — Gæa, Petersen, ankom til Kotka 11. Maj. — Gefion, Rasmussen, ankom til Lissabon 10. Maj. — Delos, Andersen, ankom til Norrkøping 10. Maj. — Newik, Nielsen, ankom til Sundsvall 11. Maj. — Fylla, Rasmussen, ank. til Rønne 11. Maj. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 10. Maj. — Leif, Andersen, ankom til Kotka 10. Maj. — D. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Kotka 10. Maj. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Stettin 11. Maj. — Valdemar, Andrea-sen, ankom til Sundsvall 11. Maj. — Capella, Hansen, ank. til Kirckaldy 13. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Rotterdam 12. Maj. — Kirstine, Sørensen, ankom til Königsberg 12. Maj. — Valborg, Brandt, ankom til Chatham 13. Maj. — Erhardt, Larsen, ank. til Portsgrund 15. Maj. — Christian, Jørgensen, ankom til Newcastle 13. Maj. — Saga, Clausen, ankom til Raumo 13. Maj. — Olga, Rasmussen, ankom til Fowey 13. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Jersey 13. Maj. — Clytia, Nielsen, ank. til Raumo 15. Maj. — Doris, Købke, ankom til London 14. Maj. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Bogense 14. Maj. — London, Andersen, ankom til Helsingfors 14. Maj. — Minerva, Fuglsang, ank. til Lübeck 14. Maj. — Alma, Hansen, ankom til Stettin 15. Maj. — Venus, Jensen, ank. til Plymouth 15. Maj. — Erik, Christensen, ankom til Dieppe 15. Maj.

**Ærø.** Atlantic, Bastholm, afgik 9. Maj fra Blyth til Mehavn (Norge). — Fred, Friis, ankom 8. Maj til Vestan Point. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 8. Maj til Wismar. — Alf, Hansen, ankom 9. Maj til Kristiania. — Lauritz, Folmer, ankom 9. Maj til Hammerhavn. — Immanuel, Schmidt, ankom 10. Maj til Kolberg. — Thøger, Rasmussen, afgik 9. Maj fra Kjøge til Stettin. — Elise, Petersen, ankom 9. Maj til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afgik 9. Maj fra Kjøbenhavn til Saksjøbing. — Johanne, Østermann, passerede 9. Maj Kjøbenhavn paa Rejse til Stockholm. Nielsine, Christensen, ankom 9. Maj til Swinemünde. — Bien, Petersen, ankom 10. Maj til Swinemünde. — Forældres Minde, Christensen, ankom 11. Maj til Dysart. — Dannebrog, Folmer, ankom 10. Maj til Kalmar. — Freya, Petersen, ankom 10. Maj til Kiel. — Eos, Christensen, ank. 11. Maj til Stubbekjøbing. — Svip, Jensen, ank. 11. Maj til Korsør. — Saga, Jensen, ank. 11. Maj til London. — Enigheden, Friis, ank. 9. Maj til Swinemünde. — Vilhelmine, ankom 9. Maj til Kjøbenhavn. — Caroline Marie, Petersen, ankom 9. Maj til Kjøbenhavn. — Cecilie, Rasmussen, ank. 9. Maj til Frihavnen. — Acasia, Nielsen, afg. 11. Maj fra Frihavnen til Rønne. — Herkules, Bager, ankom 11. Maj til Swinemünde. — Enigheden, Hansen, ank. 10. Maj til Kjøbenhavn. — Peter, Olsen, ankom 10. Maj til Kbhvn. — Gudmund, Stegmann, ankom 10. Maj til Greifswalde. — Anne, Rosenbeck, ankom 10. Maj til Drammen. — Diana, Hansen, afgik 9. Maj fra Newcastle til Degerhamn (Island). — Ærø, Christensen, ankom 12. Maj til Skutskær. — Johanne, Hansen, ank. 11. Maj til Dakar. — Karen Sofie, Wilhjelm, er ankommen til Stettin. — Svanen, Møllmann, ank. 11. Maj til Halmstad. — Genius, Bastrup, ank. 12. Maj til Kbhvn. — Phoenix, Rasmussen, ankom 11. Maj til Nykjøbing F. — Ellen, Lauritzen, ankom 12. Maj til Kjøbenhavn. — Hamlet, Rasmussen, ankom 11. Maj til Swinemünde. — Hermod, Dreimann, afg. 9. Maj fra Strömstad til Yarmouth. — Activ, Madsen, ank. 10. Maj til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 11. Maj til Kjøbenhavn. — Nathalia, Eriksen, ankom 29. April til Nordfjord (Island). — Kathinka, Olsen, ankom 12. Maj til Hudiksvall. — Claudia, Aaberg, ankom 13. Maj til Hamburg. — Activ, Nielsen, er ankommen til Figueira. — Dana, Carlsen, ankom 14. Maj til Falmouth fra Laguna. — Hildur, Andersen, ankom 15. Maj til Leith fra Island. — Industri, E. Raahauge, ankom 13. Maj til Vianna (Portugal). — H. H. Petersen, Hansen, ankom 13. Maj til Gefle. — Haabet, Christensen, ankom 13. Maj til Leith.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**



## 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.

**Limfjorden. Aalborg Ø.** Aalborg Ø., SV-lige røde, faste Ledefyr er flyttet saa meget nærmere i Fyrinjen til Forfyrret, at Afstanden mellem de to Forfyr er 556 Alen. Flammens Højde: 21 Fod. Hvidt, 16 Fod højt Fyrhus.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Trelleborg.** I Renden til Trelleborg skal der uddybes. Uddybningsmaskinen viser to Balloner eller to hvide Lanterner lodret for hinanden paa den Side, hvor den skal passeres. Naar disse Signaler ikke vises, er det forbudt at staa ind i Renden. Desuden kan Uddybningsmaskinen vise to elektriske Lamper.

Fyrskibet uden for Trelleborg er inddraget og den ydre Klokketønde udlagt.

**Tyskland. Kieler Fjord.** I Begyndelsen af Maj 1905 forandres Nummeret paa følgende Tønder i Kieler Fjord saaledes: „Kiel“ faar „Kiel 1“, „Kiel 1“ faar „Kiel 2“, o. s. v. til „Kiel 9“.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Falkenberg.** Ved Falkenberg skal den S-lige Havnemole forlænges. Arbejdsstedet er afmærket med Stager med hvidt Flag.

**Bohusbukten. Stora Oset.** Stora Oset Fiskerfyr skal forandres og foruden at lyse N. om Torrboskär vise hvidt Hurtigblink S. for Skæret fra S. 35° V. til S. 48° V., rødt Hurtigblink fra S. 48° V. til over Torrboskär.

**Bohus Kyst. Riseberget.** En sort og hvid Vager er udlagt paa Riseberget NØ-Side. 57° 30' 44" N. Br. 11° 48' 59" Ø. Lgd.

Prikkerne ved Svartskärsgrund, Alnebådan og Klöfningsgrundet er nu udsat.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Sylt. Oellenbogen. List.** I Maj 1905 kan List Fyr paa Grund af Forsøg brænde uregelmæssigt.

**Jade. Blaue Balje.** Den røde Spirtønde med sort Flag ved Indløbet til Blaue Balje skal ombyttes med en rød og sort Baaketønde, mærket B/A, med Ballon.

**Holland. Ems. Watum Bugt og Doekegat.** Mellem Watum Bugt og Ems ligger en Barre, paa hvilken der mellem de røde Vagere EF og EE og tæt til disse er 17 Fod Vand. Fra den røde Vager DC og Baaketønden ved Binnen Eemshorn er der i 2 Kbl. Bredder 25 Fod Vand langs Baaketøndens Kant.

**Zeegat van Terschelling. Makkumerdiep.** I Makkumerdiep har Farvandet forandret sig, hvorfor den sorte Vager med afkortet Kegle er ombyttet med en rød Vager med Ballon. Kommende fra Boontjes skal den holdes om Styrbord. 53° 5' 45" N. Br. 5° 22' 8" Ø. Lgd.

**Zeegat van Texel. Texelstroom.** I Texelstroom er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade i Mærkerne „Hoorn Kirke overet med V.-Baaken for den maalte Mil“ og „Kijkduin Fyrtaarn overet med det S-lige Taarn paa det Meteorologiske Observatorium“. Naar det er muligt, brænder paa Flaaden en Lanterne, der viser rødt og hvidt Lys, afvekslende fordelt i fire Vinkler paa 90°. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

**Helder.** I August 1905 afholdes Skydeøvelser ved Helder. Fortet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: Rødt og hvidt Flag betyder N., sort Flag Ø., hvidt og rødt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rødt NV. Damper til Anvisning og Hjælp ligger ude.

**Zuiderzee.** I Zuiderzee afholdes Skydeøvelser. Skiver ligger paa Staart van Schieringshals, 2 Kbl. N. for Spidstønde Nr. 1 med Kors i Inshot. I Nærheden ligger en rød og sort tærnet Tønde. Skibene, hvorfra der skydes, viser rødt Flag. 53° 15' 0" N. Br. 5° 9' 7" Ø. Lgd.

Til Brug ved Skydeøvelser er paa V.-Kant af Oude Vlie mellem Tønde Nr. 8 og Nr. 9 med afkortet Kegle udlagt Skiver. 53° 5' 43" N. Br. 5° 10' 45" Ø. Lgd. I Nærheden ligger en rød og sort tærnet Stumpstønde. Skibene, hvorfra der skydes, viser rødt Flag.

**Urk. Wagenpad.** Stumpstønde Nr. 1 i Wagenpad (Kreupel) har nu altid Kryds. 52° 47' 2" N. Br. 5° 14' 17" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er følgende Tønder flyttet: Stumpstønde Nr. 4 til 51° 56' 38" N. Br. 4° 11' 32" Ø. Lgd. i 18 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 6 til 51° 55' 34" N. Br. 4° 13' 54" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 7 til 51° 55' 19" N. Br. 4° 13' 53" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 8 a, der nu har Nr. 8, til 51° 55' 14" N. Br. 4° 14' 15" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 8 med afkortet Kegle, der nu har Nr. 8 a, til 51° 54' 54" N. Br. 4° 14' 34" Ø. Lgd. 20 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 9 til 51° 54' 15" N. Br. 4° 16' 44" Ø. Lgd. i 18 Fod Vand.

**Zeegat van Brouwershaven. Oost Hellegat.** I Oost Hellegat er Spidstønde Nr. 6 med Ballon flyttet til 51° 42' 12" N. Br. 4° 23' 50" Ø. Lgd. i 10½ Fod Vand, Spidstønde Nr. 7 til 51° 42' 26" N. Br. 4° 24' 1½ Ø. Lgd. i 19 Fod Vand, og Stumpstønde Nr. 7 til 51° 42' 12" N. Br. 4° 23' 42" Ø. Lgd. i 11½ Fod Vand. Mindste Dybde i Farvandet er 9½ Fod.

**Frankrig. Dunkerque.** Skibet „Shieldrake“ er sunket i Indløbet til Dunkerque, 2 Kbl. fra Ø.-Molens Hoved. En sort Lystønde, som viser rødt Lys, er udlagt ¼ Kbl. uden for Vragets N.-Ende.

**England.** Følgende Vrag er borttaget og Afmærkningen inddraget: Vraget af Damperen „Berwick“ i Knob-Channel, Vraget af Dampplægter „Fisher“ ved Gorleston og Vraget af Dampplægter „Sunflower“ i Farvandet til Yarmouth.

**Felictowe.** Jagten „Pastime“ er sunket i 11 Fod Vand SØ. for Felictowe. Ved Højvande er Masten under Vandet. Tæt SØ. for Vraget ligger en grøn Vragtønde, fra Martello Taarn T i S. 4° V. 51° 57' 41" N. Br. 1° 23' 15" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Cap de la Hague.** I 1905 skal Cap de la Hague Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn O<sub>138</sub> S., Mørke 4<sub>132</sub> S. Højden bliver uforandret. Lysøvn: 30 Kml. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Det lyser fra S. gennem V. og N. til Ø. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

**Skotland. Sound of Jura. Gigha Island V.-Kyst. Cath Sgeir.** I Begyndelsen af Juni 1905 udlægges en Fyrbaad, som viser hvidt Et-Blink hver 6 S., Blink 2 S., Mørke 4 S., 2¼ Kbl. V. for Cath Sgeir N.-Ende. Flammens Højde: 10 Fod. 55° 39' N. Br. 5° 47' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Øen Sisargas.** Fyret paa Øen Sisargas er set paa en Afstand af 25 Kml.

### Nordamerika. Gnistelegraf-Stationer.

Cape Elizabeth, Me	P A
Navy Yard, Portsmouth, N. H.	P C
Cape Ann (Thatchers Island)	P E
Navy Yard, Boston Mass	P G
Highland Fyr, Cape Cod, Mass	P H
Nantucket Shoal Fyrskib	P I
Torpedo Station, Newport, R. I.	P K
Montauk Point, L. I.	P R
Navy Yard, New York	P T
Highlands of Navesink, N. J.	P V
Cape Henry, Va.	Q N
Navy Yard, Norfolk, Va.	Q L
Diamond Shoal Fyrskib	Q P
Naval Station, Key West, Fla.	R D
Dry Tortugas, Fla.	R F
Navy Yard, Pensacola, Fla.	R K
Naval Station, Guantanamo, Cuba	S I
San Juan, P. R.	S A
Culebra, W. I.	S D

Følgende Stationer skal oprettes:

Cape Henlopen, Del.	P X
Beaufort, N. C.	Q S
Charleston Fyrskib	Q V
Charleston, Navy Yard	Q U
St. Augustine, Fla.	Q X
Jupiter Inlet, Fla.	R A
New Orleans, Naval Station	R O
Panama Canal Zone	S L

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Mamaroneck Harbor. Scotch Caps.** En rød Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt ud for Scotch Capes, ¼ Kml. S. 20° Ø. fra Scotch Caps Tønde Nr. 2 paa Ø.-Siden af Indløbet til Mamaroneck Harbor.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. North Channel.** Omtrent den 1ste Maj 1905 tændes North Channel hvide, faste Fyr paa Baaken, som staa i 9 Fod



Vand paa N.-Siden af Indløbet til North Channel, c. 1 Kbl. SV. for Mullet Key SV.-Punt. Flammens Højde: 34 Fod. 27° 36' 40" N. Br. 82° 44' 23" V. Lgd.

**Mississippi. Pascaguola River. East Bank.** Omtrent den 3die Maj 1905 tændes East Bank røde, faste Fyr paa Pascaguola River Ø.-Side. Flammens Højde: 35 Fod. Rød Fyrpæl. 30° 23' 57" N. Br. 88° 34' 37" V. Lgd.

**Louisiana. Mississippi River. New Orleans.** Damperen „Louisiana“ er sunket i 8 Fv. Vand i New Orleans Havn ved „Post Nr. 8“ lige over for Enden af St. Anne Street. Master og Skorsten er over Vandet. Paa hver Mast er anbragt en rød Lanterne.

**Texas. Heald Bank.** Fyrskibet „Heald Bank“ er nu udlagt. Det ligger 41 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 26 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Sabine Pass Fyr og 33 $\frac{1}{3}$  Kml. S. 61 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Bolivar Point Fyr.

**Bahama Islands. Andros Island Ø.-Kyst. Nicols Town.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Andros Island Ø.-Kyst, c. 7 Kbl. S. for Nicols Town. Flammens Højde: 65 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Graat, 24 Fod højt Gittertaarn. 25° 8' N. Br. 78° 0' V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Argentina. Bahia Blanca (Belgrano).** En rød Spidstønde, mærket „T“, er i 9 Fv. Vand udlagt midt i Løbet til Havnen, omtrent midt imellem Tønde Nr. 7 og 8, 1,7 Kml. S. 26° Ø. fra Anchor Stock Hill og fra den sorte Baake i S. 65° V. 38° 57' S. Br. 61° 58' V. Lgd.

**Valdez. Delgada Point.** Et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser To-Blink, er tændt paa Delgada Point. Flammens Højde: 226 Fod. Synsviddens: 21 Kml. Fyrapparat af 3dje Orden. 34 Fod højt Taarn med hosliggende Bolig, c. 100 Alen fra Kanten af Klinten. 42° 46' S. Br. 63° 36' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sardinien. Isola di S. Pietro. Carloforte.** Carloforte røde Blinkfyr lyser fra N. 17° Ø. gennem Ø. til S. 28° Ø. og fra S. 7° Ø. til S. 4° Ø. Synsviddens: 6 Kml.

**Østerrig-Ungarn. Kanal von Ossero. Quarnero. Bucht Vier.** Det røde, faste Fyr i Bucht Vier lyser fra N. gennem V. og S. til S. 67° Ø. 44° 41' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

**Grækenland. Mandri Kanal. Ergasteria.** Damperen „Solano“ er sunket i Indløbet til Ergasteria eller Lavrion Havn. To Master er over Vandet. Fra hver Mast vises en hvid Lanterne. 37° 42' N. Br. 24° 4' Ø. Lgd.

**Steno Pass. Tinos. Dysvaton (Dysbato) Islands.** Et Blinkfyr, der hver 5 S. viser afvekslende et rødt og et hvidt Blink, er tændt paa den NV.-lige af Dysvaton Islands. Flammens Højde: 97 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Linseapparat af 5te Orden. 37° 40' N. Br. 24° 58' Ø. Lgd.

**Algier. Cap Ténès.** Forandringen af Cap Ténès Fyr er begyndt og ventes fuldført i den første Halvdel af Juni 1905. Det bliver da et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser To-Blink.

**Bone.** Bone Fyr er nu forandret og viser rødt Fyr med Eu-Formærkelser hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S. Flammens Højde: 48 Fod. Lysævnen: 5 Kml.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Korowelangrif.** Den røde Spidstønde med Ballon ved Korowelangrif er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., Lysævnen: 6 Kml. 6° 48' 30" S. Br. 110° 10' 40" Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Bank van Perlak.** Den hvid og sort vandret sribede Spidstønde med Ballon ved Ø.-Kant af Bank van Perlak er flyttet og ligger nu fra Hoek Lagot i N. 3° V. og fra Hoek Perlak i N. 40° Ø. 4° 55' N. Br. 97° 56' Ø. Lgd.

**Perlakrivier.** I Perlakrivier Munding er opført to Baaker N. 22° Ø. og S. 22° V. fra hinanden. Den yderste er hvid med Ballon, den inderste, paa Flodens højre Bred, sort med afkortet Kegel. Holdt overet leder de i den yderste Del af Mundingen. Hoek Perlak: 4° 53' N. Br. 97° 54' Ø. Lgd.

**Aroe Baai. Gebang Geul.** Den hvide Spidstønde og den sorte Stumpstønde i Gebang Geul er permanent inddraget. 4° 6' N. Br. 98° 26' Ø. Lgd.

**Korea Ø.-Kyst. Gensan Bay.** Damperen „Goyo Maru“ er sunket i Gensan Bay, 4 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. fra Værftets Yderende og fra Chotoku Top i N. 56° V.

**Japan. Honshu NV.-Kyst. Noto Halvø. Fukura.** Ved Indløbet til Fukura er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 64 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser fra S. 23° V. gennem V. til N. 31° V. Hvid, 16 Fod høj Fyrbygning. 37° 4' 50" N. Br. 136° 43' Ø. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Maj 1905. — Sø- og Handelsretsdomme. — Dansk Forening for international Søret. — Fragtmarkedet. — Oscar Petterson. — 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. Petitlinie à 45<sup>mm</sup> 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

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

**solidt, hurtigt og billigt.**

## Nysted

## Skibs- og Baadebyggeri

tidligere Hr. Skibsbygger Spanes,

er genoptaget af undertegnede Skibsbyggere, og da det er vort Formaal at udføre alt til vore Kunders Tilfredshed, anbefaler vi os med alt til Faget henhørende, saavel større og mindre Nybygninger som alle Reparationer, der vil blive udført solidt og billigt.

Med megen Agtelse

**Ric. L. Rasmussen & H. Jensen.**

## Bogser- og Bergningsångaren Færdig

250 indik. hkr., færsedd med dykkarattiralj for tvanne dykare, centrifugalpumpe, m. m. och øfrig fullständig bärningsutrustning, kommer att från början af maj vara stationerad vid Hernoklubb eller Rø pr. Hernøsand, for isbrytning, bogsering och assistens.

Man vände sig antingen till Rø ångsåg, telefon nr. 101, eller till ångarens ombud i Hernøsand, O. Malmström, telefon nr. 161 eller 276 eller 380.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	82	81 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>	82
Danmark.....		69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	90	89 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>	90
Kjøbenhavn.....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....		79	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	84	83 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>	84
Skjold.....		58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59
Urania.....		17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18
Union.....		76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		96	98
Østasiatiske.....	118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		25	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		25	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....		59	64
Dansk-russisk Dampsk.....	94	93	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	118	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		127	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	94— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		96	—
Sukkerfabr.....	177 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	178 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	178 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	—178 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 16. Maj 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Maj 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.40
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 20,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 38,000, „Norden“ 10,000, „Kbhvn.“ 22,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 48,000, „Østas. Komp.“ 68,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 18.—24. Maj.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Fylla] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer 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, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Riga [Baron Stjernblad] Eftm. fra Frihavnen.  
Til London [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggeseed, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aalborg [H. P. Prior] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Boston [Alexandra] Eftm. fra Frihavnen.  
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
Til Libau [Perm] forv. 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).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
Til Bogense og Vejle [Fylla] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aalborg [H. P. Prior] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aften. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [H. P. Prior] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Gambetta] 8 Morg. fra Larsens Plads (kun for Gods).  
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.**  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**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.



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.  
Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.  
Ene-Fabrikanter:  
**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
Telefon Nr. 8901. **Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.**

**Nordisk Skibsrederforening.**  
Den aarlige Generalforsamling afholdes i Kjøbenhavn  
Onsdag den 28. Juni førstkommande.  
Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.  
Bestyrelsen.

Capt. Fred. Klitgaard. Alex. Nelson.

**Klitgaard, Nelson & Co.**

114-116 Davis St. — Telephone Main 1181

Exporters & Wholesale Dealers in  
**PROVISIONS**  
Groceries and Produce, Ship Supplies and Chandlery.  
Sea Stores a Speciality.

Sole Agents for  
**Progress Brand**  
Creamery Butter, Eggs and Cream Cheese.  
Potatoes, Onions, Flour, Export Beer,  
For Export.

**SAN FRANCISCO CAL.**

**W. B. Dick & Co.**

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

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

**Søkort**  
fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiraltets Kort.**  
Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
**Blankensteiners Eftf.**  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

**ADOLF USTRUP**  
**Baad- & Skibsbygger**  
Bredballe, Vejle.  
Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.  
Alle Reparationer hurtigst og billigst.

**Fiskefartøjer**  
ny Konstruktion

**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, Vostervoldgade. Telefon 5552.

**Foreningen**  
for Oprettelse af  
skandinaviske Sømændshjem  
afholder sin aarlige Generalforsamling, Fredag den 26. Maj Kl. 7 Efterm. i den almindelige danske Skibsførerforenings Lokale, St. Annæ Plads 13.  
Bestyrelsen.

**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.

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

**ELI OHLIN**  
C. Sørensen's Eftf.  
**Urmager.**  
Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.  
Stort Lager af  
Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkertør, Barometre,  
Termometre, Brillers samt Kæder.  
**Reparationer udf. billigt.**

**P. Schous**  
Skibshandel, Frederikshavn.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 28x62  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**De private Assurandører lim.**  
i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinnsbyer.  
Post-Adresse: **16, Holmens Kanal.**  
Telegram-Adresse: **Private.**  
Telefon-Nr. **6.**

**J. KOEFOED**  
Faxø Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

**C. HANSEN,**  
GIØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILE STRÆDE 84.  
Telf. 19,546.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**

**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**  
Albert B. Cohn's kontrollerede (2): aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine;** anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler uforøldet til 180 Øre pr. ½ Flaske eller ved Hen- vendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.





## 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“.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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.

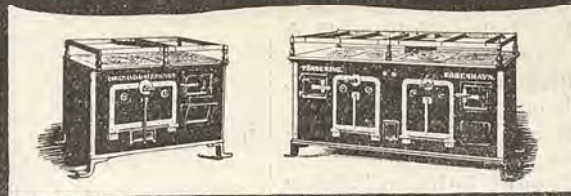
Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

### AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI**  
**LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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 Hayne-  
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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. Telefon Nr. 124.

## Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Maj 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Løsehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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

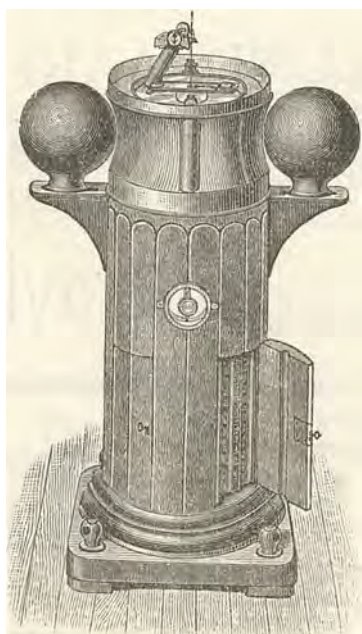
Spritkompasser

med kurve eller

flad Rose med

Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og  
Dampskibe udføres



Lord Kelvins

(Sir William

Thomson)

originale

Patent Lod-

demaskiner,

komplet.

Azimuth &

Peil-

instrumenter

efter forskellige

Modeller.

Walkers

originale

Lodde- &

Logge-

maskine

Cherup & A.

Sekstanter

og Oktanter

med Certifikat

fra Kew's Ob-

servatory.

Barometre,

enk. og dobb.

Kikkerter

m. m.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition 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



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

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport  
**Swiss Milk**

Usukret  
**Ideal Milk Superb Milk.**

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

## Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

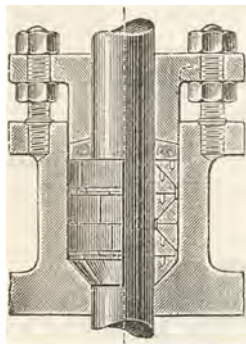
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.  
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.  
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

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.

## 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.)

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

## 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.

## Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

Læge H. C. Lund.

Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—9, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptovværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

# Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 25. Maj 1905.

Naar man i korte Træk skal søge at give en Karakteristik af vor Maskinmesterstand, saa undgaar man ikke at lægge Mærke til, at denne i ikke ringe Grad kendetegnes af en vis Foretagsomhed og af et i hvert Fald relativt set betydeligt Sammenhold.

Det sidste Udslag af disse Egenskaber er Dannelsen af en nordisk Maskinist-Union, der har fundet Sted i Midten af denne Maaned paa en nordisk Maskinist-kongres i Gøteborg, og til hvilken Dansk Maskinmester-Forening har taget Initiativet.

Hvad Formaålet er med denne Union, faar man den klareste Forestilling om af den Tale, hvormed Formanden for Maskinmester-Foreningens Skole i Kjøbenhavn aabnede Kongressens Forhandlinger.

Saafrømt Maskinmestrene, hedder det heri, ikke alt indtil nu havde forstaaet at hævde deres Anseelse, saa vilde deres Stilling til Søes i Følge de Rettigheder, Loven hjemler dem, nærmest kunne sammenlignes med Tømmermandens i et Sejlskib, og at faa ændret dette Forhold turde alene være tilstrækkelig Grund for os til at skabe en stor og stærk Organisation.

Hvad vi altsaa vil opnaa ved at danne en nordisk Maskinist-Union, er først og fremmest at hæve Maskinmesterstandens lovlige Rettigheder baade til Søes og til Lands, og den første Betingelse for at naa et Skridt fremad mod dette Maal maa være, at Maskinmestrene i de nordiske Lande staar enige som en samlet Helhed.

For at opnaa vort Formaal kan der slaas ind paa forskellige Veje; den sundeste vil vistnok være den at skabe Ensartethed i Maskinmestrenes Uddannelse og at skabe Betingelser for, at hver Maskinmester kan være paa Højde med Udviklingen.

Hvor meget Tekniken end skrider frem, hvor fuldkomment end Maskineriet bliver, vil det dog først og sidst være afhængigt af Maskinmesteren, der skal forestaa Anlægget, hvorvidt det skal svare til Hensigten; i et Skib f. Eks. er Indtægten reguleret af Konjunkturerne, Fragterne er temmelig ensartede, og der kan ikke gøres meget ud over at sørge for Ladning for at forøge dets Indtægt. Helt anderledes med Udgiften. Maskinmesteren har de største Udgiftsposter under sin Forvaltning, han kan ved sin Dygtighed og Energi bringe disse ned og derved gøre sig til Skibets „økonomiske Leder“ og som i et Skib, saaledes ogsaa ved ethvert andet maskinelt Anlæg.

Det er denne Bevidsthed, vi maa have arbejdet op hos Maskinmestrene, vi maa gennem vor Virksomhed hævde Rigtigheden af denne Paastand, og vi maa bringe det dertil, at Dampskibsredere, Fabrikanter o. l., indseende dette Forhold, forener sig med os i Kravet om Forbedring af vore Rettigheder ved Lov.

Nordisk Maskinist-Union skal saaledes ikke være en Udfordring, men den skal være et Middel til Fremme af Standens sociale Udvikling, og den skal arbejde hen til, at de Ønsker og Krav, som i de forskellige Lande gør sig gældende, saa vidt muligt bliver ensartede, saaledes at disses Gennemførelse lettes derved.

Hvad man nu end vil mene om dette Program — og de er sikkert unødvendigt at pointere, at dette paa

flere Punkter frister til ret skarp Imødegaelse — saa kan der dog vistnok ikke være Tvivl om, at den Tanke at skabe Ensartethed i Uddannelse og navnlig at skabe Betingelser for, at hver Maskinmester kan være paa Højde med Udviklingen i sig selv er sund nok. Vi kan da heller ikke for vort Vedkommende se, at der ligger nogen Fare deri, at Maskinmestrene virkelig tilkæmper sig den Stilling som deres Uddannelse i og for sig kunde danne et passende Grundlag for, thi man behøver saa vist ikke at nære nogen Ængstelse for, at den Udtalelse, som under saa stor Tilslutning blev fremsat paa det sidste nordiske Søfartsmøde: „Saa længe Rejsen varer Ingen over og Ingen ved Siden af Skibsføreren“ nogensinde skulde miste sin almengyldige Karakter.

En ganske anden Side af Sagen er det, om den ny Union ikke allerede har slaaet et noget større Brød op, end den med Rimelighed har Udsigt til at kunne faa bagt; thi nægtes kan det jo ikke, at den Vej, ad hvilken man haaber at naa sit Maal, en Forandring af Sølovens Bestemmelser i Maskinmestrenes Favør, er baade lang og besværlig. Den gaar nemlig ikke blot gennem Indførelsen af en fælles nordisk Lovgivning for Maskinisters Uddannelse, men vistnok ogsaa gennem en fælles Lovgivning for Sønæring.

---

Den 2den internationale Dampskibsrederkonference vil, som vi erfarer, blive afholdt her i Kjøbenhavn d. 7. og 8. Juni førstkommende. Forhandlingerne paa denne vil danne en Fortsættelse af de paa Konferencen i Februar førte, efter at der i den mellem-liggende Tid er indhøstet Erfaringer med Hensyn til Virkningen af de fastsatte Minimums Fragter for Trælast fra Østersøhavnene, og efter at der er udført et forberedende Arbejde til Dannelsen af en international Forening af Dampskibsredere interesserede i Østersøfarten.

---

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 1. Juli i Aarhus. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

---

Den 20. ds. afholdtes i Aalborg Søforhør i Anledning af, at Det forenede Dampskibsselskabs Lægter Nr. 12 d. 14. f. M. paasejlede Broen over Fjorden ved Hadsund.

Før Forhørets Begyndelse blev Broen besigtet af Retten og de øvrige mødte. Svingbroen blev under Besigtelsen lukket op. Det viste sig, naar Svingbroen var lukket og laaset, at der mellem Skinnerne paa Svingbroens sydlige Ende og Skinnerne paa den faste Bro var en Afgivelse af 7 Linjer. Ud over denne Afgivelse saas som Mærker efter Sammenstødet kun Skrammer og

Buler paa Friholderværk og Gølænder. Det væsentligste, nemlig Forskubningen af Bropillen Sonden for Sejløbet, kunde ikke ses.

Forhøret, der strakte sig fra om Middagen Kl. 12 til om Aftenen henad Kl. 8 $\frac{1}{2}$ , bragte intet nyt frem. Skibsførerne og Lodserne var enige om, at Sejløbet gennem Broen var for smalt, og at Beskyttelsen af Bro-pillerne var mangelfuld.

Den ældste Mand paa Thurø, fhv. Skipper Jørgen Ring Olsen, er, i Følge „Svendborg Amtst.“, d. 17. ds. død i sit 93de Aar.

Ring Olsen, der har levet ugift og altid hørt til de fredsomme og rolige Mennesker, har paa sine gamle Dage i sit eget Hus haft en god Pleje af en nær Slægtning. Han har altid kunnet glæde sig ved et godt Helbred, kun i det sidste Aars Tid har alvorlige Alderdomssvagheder gjort sig gældende.

Skibsfarten paa Luleå er, i Følge Telegram til os fra Skibsmægler Rob. Asplund, aabnet d. 20. ds.

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

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 7/1905, afsagt d. 17. Maj 1905. Fiskerne Chr. Madsen, Peter Larsen, Bent Bentsen, J. P. Malm, J. C. Palm og Peter Hansen, alle af Dragør, kontra Hans Pedersen som Fører og Ejer af Skonnert „Karen“.

I Slutningen af Januar Maaned dette Aar var den Indstævnte Hans Pedersen tilhørende Skonnert „Karen“ af Assens, der er opmaalt til 42,81 Tons og anslaaet og assureret til en Værdi af 3,000 Kr., paa Rejse fra Masnedsund til Kjøbenhavn med en Ladning Byg paa c. 1,600 Centner. Om Bord paa Skonnerten var foruden Indstævnte, der er Skibets Fører, en Baadsmænd, en Matros og Indstævnets Hustru og to Børn. Den 28. Januar Kl. 6 $\frac{1}{2}$  Eftm. tog Skibet Grunden paa Søndre Røse Sand under Storm fra NV. Det kom dog flot ved

egen Hjælp, men da Stormen tiltog, og Sejlene blæste i Stykker, ankrede det op for begge Ankre Vest for Holmetunge. Efter Indstævntes egen Fremstilling til et under Sagen optaget Søforhør var det paa Grund af det forrygende Vejr umuligt at faa Forbindelse med Land med Skibsjollen, og der blev da ud paa Natten sat Blus efter Assistance, ligesom der blev tonet Nøddflag, da det blev Dag. Kl. 10 om Morgenen kom Citanterne ud til Skibet og tilbød deres Assistance. Der blev da oprettet Kontrakt mellem dem og Indstævnte, hvorefter de skulde skaffe en Damper til Bugsering og assistere ved Bugseringen til Kjøbenhavn for en Betaling af 300 Kr. Indstævntes Hustru og Børn, der var gennemvaade og forkomne af Kulde, blev efter hans Begæring bragt over i Citanternes Baad, da disse sejlede ind til Dragør for at bestille Damper. Inden Citanternes Baad var naaet ind til Dragør, kom Dampbaaden „Dan“ til af sig selv og tilbød at slæbe Skonnerten ind til Kjøbenhavn for en Betaling af 500 Kr., hvilket Tilbud Indstævnte modtog. Da Ankrene var hevet ind, kom Citanterne igen ud; tre af dem gik om Bord og fulgte for at assistere med til Kjøbenhavn, hvorfra de samme Dags Aften rejste hjem til Dragør.

Nogle Dage derefter var Citanternes Sagfører ved sin Fuldmægtig til et Møde med Indstævntes Mæglere, Firmaet Bjerre og Rømer, og det Kgl. oktroyerede Søassurance Kompagni, hvor der blev forhandlet om Bjærgelønnen. Indstævntes Mæglere vilde ikke betale den aftalte Bjærgeløn; men om hvad der iværktog passerede, er der nogen Uenighed mellem Parterne. Indstævnte paastaar, at der for at undgaa Arrest i Skibet er tilbudt Citanterne ikke alene personlig Garanti fra Firmaet Bjerre og Rømer og det Kgl. oktroyerede Søassurance Kompagni, men ogsaa kontant Depositum og har til Bestyrkelse heraf fremlagt to Erklæringer under Eds Tilbud fra de under Mødet til Stede værende Repræsentanter for Firmaet og Søassurance Kompagniet. Citanternes Sagfører har paa sin Side indrømmet, at der er tilbudt ham den omtalte personlige Garanti, men benægtet, at der er tilbudt kontant Depositum, idet han støtter sig til en Erklæring fra sin tidligere Fuldmægtig, hvori det hedder, „at denne er „temmelig sikker“ paa, at der ikke blev tilbudt noget saadant Depositum“. Der blev under alle Omstændigheder ikke truffet nogen endelig Aftale.

Da Citanternes Sagfører Dagen efter fik at vide, at Skibet skulde bugseres bort, lod han ved Byfogden i Kjøbenhavn foretage Arrest i det, som han bemærker for at forebygge Værnetingsvanskeligheder. Der blev derpaa senere truffet Aftale om Sikkerhed, og Skibet fik Rejsetilladelse, uden at Arresten er bleven hævet ved noget formeligt Dekret.

Under nærværende Sag paastaar Citanterne Arrestforretningen stadfæstet og Indstævnte tilpligtet at betale 300 Kr. med Renter 5 pCt. p. A. fra Stævningens Dato d. 6. Februar d. A., til Betaling sker, samt Arrestforretningens og denne Sags Omkostninger. Indstævnte paastaar sig frifunden mod at betale 100 Kr., subsidiært et af Retten fastsat Beløb, og sig tillagt Sagsomkostninger, hvorhos han, der i sit første Indlæg forudsatte, at Arrestforretningen var hævet, da Citanterne modtog Sikkerhedsstillelsen, senere har paastaet Arrestforretningen hævet. Til Støtte for sin delvise Frifindelse har Indstævnte paaberaabt sig, at det maatte betragtes som et væsentligt Led i den omtalte Overenskomst, at Citanterne skaffede en Damper til Assistance, men da dette ikke blev Tilfældet, idet „Dan“ kom af sig selv, og Indstævnte under den forhaandenværende Situation selvfølgelig maatte være berettiget til at tage imod Damprens Tilbud, har Citanterne ikke længere Krav paa det kontraktmæssige Vederlag, men kun paa et i Forhold til deres Arbejde iøvrigt bestemt Vederlag. Der findes imidlertid ikke nogen Anledning for Retten til at komme nærmere ind paa denne Betragtning, allerede af den



Grund, at Retten maa skønne, at et Vederlag af 300 Kr. ingenlunde kan siges at være et højt Vederlag for den Bistand, Citanterne har ydet, navnlig under Hensyn-tagen til den Fare, der var forbundet med at gaa ud til Skibet, samt til, at den Del af det paatagne Hverv, de ikke fik udført — Tilkaldelse af en Damper — hvad Ulejlighed og Fare angaar repræsenterer saa overordentlig lidt af det Arbejde, for hvilket de havde faaet Løfte om den førnævnte Betaling. Med Hensyn til Spørgs-maalet om Arrestens Lovlighed skal det bemærkes, at da Citanterne efter Arrestens Foretagelse har, som det efter det foreliggende maa antages, modtaget Sikkerhedsstil-lelse uden at tage noget Forbehold med Hensyn til Arre-stens fortsatte Bestaaen, maa Arresten betragtes som *eo ipso* hævet ved Sikkerhedsstillelsen, og der findes der-efter ikke Grund til at komme ind paa Spørgsmaalet om dens Lovlighed. Da Retten imidlertid finder, at der, efter hvad der var passeret paa Mødet, har været al Anledning for Citanterne til at henvende sig til Indstævntes Mæglere forinden Arresten for at give dem Lejlighed til at afværge denne, vil Arrestforretningens Omkostninger ikke kunne paalægges Indstævnte. Iøvrigt bliver Citan-ternes Paastand at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 40 Kr.

Dom i S. S. Nr. 33/1904, afsagt d. 17. Maj 1905. Konsul H. Schele i Halmstad som Hovedreder for Barkskibet „la Gitana“ mod Aktieselskabet Portland Cementfabriken „Danmark“ her-steds.

Den 3. December 1903 befragtede Firmaet Niel-sen, Andersen & Co. i Newcastle det i Halmstad hjemmehørende Barkskib „la Gitana“, ført af Kaptajn Jonsson, til i Tyne Dok ved Shields at indtage en Lad-ning saakaldet „Koks Ballast“, som for en Fragt af 5 sh. 3 d. pr. Ton, foruden 1 £ i Gratifikation til Kap-tajnen, skulde bringes til Aalborg og losses til Aktie-selskabet „Portland Cementfabriken Danmark“s dervæ-rende Fabrik. Losningen skulde ske med mindst 35 Tons pr. Arbejdsdag, og for mulige Overliggedage skulde der betales 4 £ pr. Dag.

Det d. 14. Decbr. udstedte Konnossement lød paa, at der var indtaget 406 Tons 2 Cntr., og at Fragten skulde betales af Ladningsmodtagerne. Det er givet, at disse, der ikke tidligere skal have staaet i Forretnings-forbindelse med Befragterne, havde bestilt en Ladning „Koks Ballast“ fra disse omtrent af den nævnte Stør-relse til en Pris af 8 sh. 6 d. pr. Ton cif., og det maa derhos anses for oplyst, at Skibet indtog Ladningen i Tyne Dok fra 2 Koksværker der med 248 Tons 12 Cntr. fra det ene og 157 Tons 90 Cntr. fra det andet.

Skibet, der afgik fra Tyne Dok d. 17. December, ankom til Aalborg Fredag d. 25. December Aften og fortøjede om Lørdagen ved den anviste Losseplads. Mandag d. 28. Decbr. blev der losset fra Kl. 12 til 2 Eftm. og Tirsdag d. 29. Decbr. fra Kl. 9 til Kl. 4 Eftm. Efter at der derpaa Onsdag d. 30. Decbr. var blevet losset med Afbrydelse til Kl. 12 Middag — der var indtil da losset i alt Fald c. 38 Tons, maaske c. 50 à 60 Tons — blev Losningen stoppet efter Ordre af Lad-ningsmodtagerne og forblev saa stoppet de følgende Dage, indtil Ladningsmodtagerne d. 5. Januar 1904 lod Skibets Fører i det svenske Konsulat i Aalborg underrette om, at de ikke vilde modtage mere af Ladningen, men over-lod den til Skibet, hvad dette lod besvare med, at det vilde forblive liggende losseklart.

Den saaledes indtraadte Stansning af Losningen hidrørte fra, at Ladningsmodtagerne, som vil have betinget sig, at „Koks Ballasten“ skulde være Koks Afharpning af god Kvalitet, fri for Snavs og andre Uren-heder, vel straks ved Lugernes Aabning blev opmærk-somme paa, at Udseendet var daarligt, men som dog i

Henhold til en paa telegrafisk Forespørgsel af 29. Decbr. modtagen beroligende Udtalelse fra Afskiberne, Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle, og endvidere i Henhold til en Udtalelse af Skibets Fører om, at Ladningen nok blev bedre, naar man kom længere ned, begyndte paa den omtalte Prøveløsning, derved allerede om Formiddagen d. 30. Decbr. fik konstateret, at Ladningen for en stor Del bestod af udbrændte Slagger, Jord og Grus, saa at ikke Halvdelen deraf var endog blot Fragten værd, hvorfor de endnu d. 30. Decbr. pr. Telegram og Brev stillede Ladningen til Afskibernes Disposition med Til-føjende, at den og Skibet laa paa disses Bekostning, hvorom de tillige allerede d. 31. Decbr. underrettede Skibets Fører. Ved et paa et kemisk Laboratorium i Aalborg foretaget Forsøg med en af den offentlige Vrager dersteds af Ladningen udtagen Prøve fandtes denne at indeholde 65 til 66 pCt. Askebestanddele, og ved en samme-steds af 2 udmeldte Mænd foretagen Skønnsforretning ansattes Varen kun til 4 sh. 3 d. pr. Ton (∅: Halvdelen af Købeprisen). Afskiberne fastholdt ikke desto mindre Varens Kontraktmæssighed og vægrede sig gentagende, senest d. 6. Januar 1904, ved at træde i Forbindelse med Skipperen saa vel med Hensyn til Fragt som til eventuelle Overliggedagspenge, som af Cementfabriken foreslaaet, idet de henviste Fabriken, der havde paa-be gyndt Losningen, til selv at afgøre Spørgs-maalet om Fragten og om Overliggedagspenge med Skibet.

Fra d. 6. Januar 1904 blev der mellem Skibets Fører og Cementfabriken ført Forhandlinger om den endnu om Bord værende Restladning, som Fabriken fremdeles ikke vilde modtage, hvorhos den vægrede sig ved at betale fuld Fragt for denne Del af Ladningen og nogen som helst Overliggedagsgodtgørelse, medens Skibets Fører vedblivende gjorde Krav paa begge Dele, og d. 16. Januar lykkedes det at opnaa en Ordning, hvorefter Restladningen blev losset hurtigst mulig fra d. 19. til d. 25. Januar Kl. 12 Middag, saaledes at Fabriken indestod Skibets Fører for de af ham deponere-re Told- og Havneafgifter samt andre Omkostninger, for saa vidt de ikke blev dækkede ved Udbyttet af Auktionen over det saaledes lossede, hvilken Auktion blev berammet til d. 27. Januar, medens de iøvrigt hver forbeholdt sig deres Rettigheder. Den derpaa afholdte Auktion gav et saa ringe Netto Udbytte, at der, uagtet det lykkedes under Hensyn til Varens Beskaffenhed at opnaa en Nedsættelse af Tolden fra c. 650 Kr. til c. 70 Kr., dog fremkom et Underskud af 45 Kr. 59 Øre, som Cementfabriken maatte dække.

Konsul Th. Schele i Halmstad har derefter i Henhold til Stævning af 20. April 1904 som Hovedreder for Barkskibet „la Gitana“ søgt Aktieselskabet „Portland Cementfabriken Danmark“, der har sit Hovedkontor her, ved dets administrerende Direktør, Grosserer Will. Boas, dømt til at betale i Fragt af hele den omhandlede Lad-ning 106 £ 12 sh. foruden 1 £ i Gratifikation samt for 13 Overliggedage (12. til 25. Januar 1904) i Godtgørelse à 4 £: 52 £, ∅: ialt 159 £ 12 sh. med Renter deraf 5 pCt. fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, derunder 26 Kr. 85 Øre i Følge to Translatørregninger. De Indstævnte har erklæret sig villig til for de af dem modtagne 38 Tons 2 Cntr. at betale Fragt à 5 sh. 3 d. og den vedtagne Gratifikation med ialt 11 £, men uden Renter, da de forlængst har tilbudt dette Beløb, men iøvrigt har de paastaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Sagen er der ingen Uenighed om Beregningen af Fragtbeløbene eller af Overliggedagspengene, for saa vidt de overhovedet bliver at betale. — Det maa derhos blive uden al Betydning for Sagen, om den paagældende „Koks Ballast“ maatte have været mere eller mindre ukontraktmæssig, og det maa derhos ligeledes blive uden Betydning, om Skibets Fører maatte have udtalt, at Ladningen formentlig blev bedre, naar man kom længere



ned, ligesom det overhovedet ikke kan antages, at der efter Aftale med Skibets Fører kun fandt en foreløbig Prøveløsning Sted af de 38 à 50 Tons, ligesom det ogsaa maatte blive uden Betydning, hvis de Indstævnte, som af dem anbragt, men af Skibets Fører benægtet, maatte senere have tilbudt at levere det saaledes lossede tilbage.

Idet Søløvens §§ 154 til 158 i det hele vil være at bringe til Anvendelse, findes de Indstævnte ikke ved hen under Losningen at vægre sig ved at modtage Resten af Ladningen, der overfor Skibets Fører maatte betragtes og behandlede som en Helhed og som saadan hæftende for hele Fragten, at have kunnet frigøre sig for en større eller mindre Del af denne, hvorved bemærkes, at de Indstævnte ikke med Føje har kunnet paaberaabe sig 2det Stykke af Søløvens § 158 som af dem sket, og de Indstævnte vil derfor blive at dømmes til at betale de ovennævnte 106 £ 12 sh. + 1 £ = 107 £ 12 sh. fuldt ud, dog kun med de paastaaede Renter af 96 £ 12 sh., da det maa anses for erkendt, at de 11 £ har været lovlig tilbudt i rette Tid.

Derimod findes der ikke at kunne tilkomme „la Gitana“ nogen Overliggedagsgodtgørelse, da Skibets Fører i alt Fald senest d. 5. Januar 1904 blev endelig underrettet om, at der ikke vilde blive modtaget mere af Ladningen, og det da havde været Skibets Førers Pligt at gøre de fornødne Skridt, jfr. Søløvens §§ 156 og 157, til at søge at frigøre sig for Restladningen, under mulig fornødent Forbehold overfor Modtageren, hvortil der maa antages at have været tilstrækkelig Tid, inden Liggedagene udløb, men hvad han slet ikke gjorde.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Dom i S. S. Nr. <sup>32</sup>/<sub>1905</sub>, afsagt d. 17. Maj 1905. Det Offentlige mod Tiltalte K. O. M.

Tiltalte, der d. 9. August f. A. blev udmønstreret som Fyrbøder med Dampskibet „Oscar II“ for en Rejse herfra frem og tilbage til New York, rømte fra Skibet d. 22. s. M. i New York, hvad han vil have gjort, fordi han fandt Arbejdet om Bord for anstrengende.

Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

## En bestyrende Reders Rettighed overfor sine Medredere.

Under den ved Højesteretsdom af 18. April d. A. paakendte Sag, i hvilken Mægler H. A. Hansen af Thurø, som kortelig refereret i „Dansk Søfartstidende“ for 27. April, tilpligtedes at godtgøre H. L. Rasmussen, Thurø, J. R. Andersens Enke, Svendborg, Laurits Rasmussen, Agersø, L. A. Rasmussen, St. Jørgens, R. Holm Rasmussen, Svendborg, E. J. Rasmussen, Thurø, R. M. Rasmussen, Thurø, E. H. Fisker, Thurø, Emilie Nielsen, Kjøbenhavn og Valdemar Rasmussen, Thurø, ialt 108 £, som de havde maattet udrede i Erstatning til Befragteren af Skonnerten „Gefion“ i Efteraaret 1899, fordi Skibet ikke var kommet rettidig til sin Ladeplads, havde Citanterne tillige paastaaet Mægler Hansen tilpligtet at betale dem en Erstatning af ialt 7,014 Kr. 7 Øre under Paaberaabelse af, at han i sin tidligere Egenskab af korresponderende Reder for „Gefion“ havde overskredet sin Kompetence og misligholdt sine Forpligtelser. Hverken ved Underret,

Overret eller Højesteret blev imidlertid denne Paastand taget til Følge, idet det statueredes, at han ikke havde overskredet sin Kompetence som korresponderende Reder eller overhovedet tilsidesat de ham som saadan overfor hans Medredere paahvilende Forpligtelser.

Sagens Omkostninger i alle Instanser ophævedes.

## Skonnert „Andreas“ af Marstal.

Vi har modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

„Dansk Søfartstidende“ for 4. ds. saa vel som flere andre Blade har indeholdt en Notits, hvori oplyses, at „Andreas“, Skonnert af Marstal, Kaptajn Folmer, der d. 6. Januar afsejlede fra Livorno (ikke, saaledes som i enkelte Blade fejlagtig anført, Genua) med Marmor til Leith, endnu ikke er fremkommen og desværre maa betragtes som værende gaaet under med Mand og Mus.

Efter det Kendskab til Forholdene, jeg har haft Lejlighed til at erhverve, er der imidlertid med dette Skibs Forlis forbundet Omstændigheder, som jeg, der forøvrigt har mistet en Søn ved denne Begivenhed, mener kan tiltrænge nærmere Omtale.

Som oplyst i Bladnotitserne, var Skibet bygget i 1884 og altsaa 21 Aar gammelt. Det tidligere Rederi, hos hvilket det var købt i Fjor, har aldrig lastet det mere end med 200 Tons død Vægt. Efter de Sømandskundskaber jeg har, vilde jeg nu ej heller have kunnet tænke mig, at det var forsvarligt midt i Vinterens Hjerte at laste et Skib af den nævnte Alder med en saa svær og farlig Last som Marmor, og det er mig ubegribeligt, at Rederen, selv om han nu paa Grund af Assurancen har været lige glad med Skib og Fragt, har kunnet forsvare overfor sin Besætning at slutte en saadan Fragt, der maatte udsætte Besætningens Liv for Fare i den Grad, som her maa have været Tilfældet. Man kan vanskelig fatte, at en Skibsreder, der dog altid bør være en Mand, som forstaar sig paa Søfartsforhold og kender de Farer, man er truet af paa Søen, har kunnet indlade sig paa en saadan Forretning. Har Rederen virkelig manglet fornøden Sagkundskab, hvad jeg er tilbøjelig til at formode, burde Mægleren og en eller flere Medredere dog have kunnet give Raad her, hvor det var Menneskers Liv, der var Indsatsen.

Hvad den nærmere Aarsag til Ulykken har været, er naturligvis ubekendt, men det er bleven sagt mig, at det udtrykkelig er bleven paalagt Skibets Kaptajn at indtage det bestemte Parti Marmor. Skibet er herved bleven lastet med 15 Tons Overlast, idet det da førte en Last af 215 Tons. Hvis dette forholder sig rigtigt, hvad man dog næppe tør tro, maa Rederiets Forhold formentlig mildest talt kunne karakteriseres som baade letsindigt og hensynsløst.

De fleste af vore Redere er jo imidlertid prøvede og erfarne Søfolk, og det er dog forhaabentlig kun faa Rederier, der har saa lidt Øje for de forhaandenværende Farer for deres Besætningers Sikkerhed, som i dette Tilfælde synes at være lagt for Dagen, og det maa jo være vor Betryggelse. Thi enhver maa dog grue for at sende sine Sønner ud for at søge deres Erhverv paa Søen, hvis man ikke kunde føle sig forvisset om, at der blev taget alle tænkelige Hensyn og Forsigtighedsregler for at betrygge deres Liv og Sikkerhed.

Det er mit Ønske, at disse Linjer maatte medvirke til at befæste den Ansvarsfølelse, som nødvendigvis maa besjæle enhver dygtig og samvittighedsfuld Reder og at

skærpe Redernes Bevidsthed om det Hensyn, de skylder deres Besætninger og dem, der staar dem nær.

Marstal, d. 16. Maj 1905.

J. A. Friis,  
Skibsfører.

## Fragtmarkedet.

I flere af de større oversøiske Markeder har der været mere Liv end i lang Tid, og en lidt bedre Tendens gør sig i det hele taget gældende i disse, men Raterne viser dog ingen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. For Azoffs Vedkommende hæmmede nogle Arbejderstrejker en fortsat livlig Forretning, men da der nu er Udsigt til en Ordning, vil Begæret efter Tonnage forhaabentlig stige. Østen og La Plata place-rede et ret anseligt Antal store Dampere, hvoraf nogle nok vil kunne indsejle nogen Fortjeneste, men Nordamerika er stadig et Smertens Barn, thi Fragter herfra er kun faa og smaa. Det ser dog ud, som om der kommer noget mere Efterspørgsel fra Kanada, og der er ogsaa allerede i et Par Tilfælde bevilget højere Rater, men Konkurrencen fra Rutebaadene er betydelig, og det menes, at disse paa Forhaand har fragtet c. 80 pCt. af hele Sæsonens Eksport. Dette er et slemt Indhug paa et Omraade, hvor ellers Transportdamperne havde et meget betydeligt Marked. I Østersøen er der nu aabent helt op til Luleå, og inden Maanedens Udgang vil alle Pladser være tilgængelige. Det er fremdeles meget vanskeligt at gennemføre Konference Rater for prompte Baade, men da der næsten intet sluttet for senere Afskibning, og der synes at være ikke saa faa Laster, medens paa den anden Side Damperrum næppe vil blive nær saa rigeligt, som det har været nu pr. f. o. w., er Udsigterne for næste Maaned og senere slet ikke daarlige. Vi har i de sidste Dage igen faaet opgivet flere Befragtninger til Konference Fragter, og de seneste Beretninger fra Udlandet, navnlig fra England, lyder nu ogsaa noget gunstigere.

Det østlige Marked har stedvis fragtet livligt, saaledes navnlig Bombay og Kurrachee, som tog en Del Maj/Juni Tonnage til henholdsvis 13/ à 13/6 og 14/6 til udsøgt Havn. Ogsaa Rispladserne har begyndt at røre sig lidt paa Basis af omkring 20/ til Liverpool eller Holland pr. Juni. Calcutta beskæftiger stadig en Del Baade i Kulfarten, men til Evropa sluttet næsten intet, da Rutebaadene tager den meste Ladning, som fremkommer. Java har gentaget 25/6 pr. Juli og for Palme-kærner fra Madras Kysten er betalt 20/ til Marseille.

Sortehavet har bevaret sin Fasthed, navnlig for Maj Tonnage, og fra Odessa etc. placeredes flere store Baade til omkring 8/ udsøgt Havn, 8/3 à 8/6 Hamburg. Pr. Begyndelsen af Juni er der ogsaa noget Begær. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betales 12/6 én, 12/9 to, 13/ tre Havne. Azoff har kun taget faa Baade grundet paa Strejker, men da disse antagelig nu vil være bilagte, og der er Brug for Tonnage, vil der rimeligvis nu blive mere Aktivitet. Fra Donauen findes næsten intet for prompt, men pr. Septbr./Oktbr. bydes 11/ à 11/6 L. H. A. R., uden at der dog finder Forretninger Sted.

Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse, og de forholdsvis faa Befragtninger, som har fundet Sted, er hovedsagelig for Erts til omtrent uforandrede Rater. Fosfat og Espartofragter er heller ikke særlig rigelige. Der noteres for Fosfat 7/ Sfax/Bordeaux, 5/3 Bona/Plymouth, 6/ London og for Esparto omkring 11/6 fra Aguilas eller Almeria til Skotlands Østkyst. Aleksandria tager næsten ingen Dampere. For Erts fra Bilbao har

der kun været sluttet lidt til 4/ Cardiff, 4/9 Middlesbro eller Grangemouth, 5/ Antwerpen.

Nordamerika er temmelig stille, og Fragterne viser ingen Opgang undtagen fra Kanada, hvorfra der sidst er sluttet til 35/9 à 36/3 fra St. John til Englands Vestkyst imod 35/ for en halv Snes Dage siden. Der lader iøvrigt til at være flere Ordre i Markedet, og det er ikke udelukket, at Raterne kan komme endnu lidt i Vejret. For Korn i hele Ladninger sluttet intet, men fra Savannah noteres 26/3 for Bomuld, og for Kul fra Baltimore betales 8/ til Neapel. Golfen har fragtet umaadelig lidt til Trods for, at der noteres en Del Trælaster, men Raterne er ikke fristende. Der er sidst betalt 82/6 Pensacola til Holland og U. K. (2 Lossehavne), 87/6 noteres til Aleksandria og 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Dollars til Rosario. Paa Netto Charter er betalt 11/ til én, 11/6 to danske Havne for mindre Baade pr. Juni/Juli.

La Plata Markedet bevarer sin Fasthed fuldt ud, og fra San Lorenzo Grænsen har der for primo Juni Lastning været betalt indtil 19/ O. C. Der fragtes imidlertid ikke særlig meget, men pr. Juni/Juli kan faas 17/3 à 18/6, alt efter Størrelse og Position. Bahia Blanca har taget en Del store Baade (indtil 9,000 Tons) og betalt 17/6 à 18/6 pr. Juni, de fleste garanterede fri for Tørn, men Juli Dampere er omtrent 6 d. mindre værd.

Østersømarkedet er ikke undergaaet væsentlige Forandringer siden sidst. De russiske Havne har overmaade lidt at byde paa, men for Trælaster fra Sverrig og Finland tør Tendensen nok siges nærmest at have bedret sig lidt. Adskillige Befragtninger har fundet Sted til Konference Rater, men de fleste var dog under. Bliver Konference Fragterne aaledes ikke fuldt ud overholdte, saa har Mødet dog bevirket, at Markedets Niveau er en hel Del højere nu end det var i Fjor og i Forfjor paa samme Tid. Nu er snart Sæsonens vanskeligste Periode overstaaet, og forhaabentlig vil om kort Tid Befragtninger til Konference Fragter og derover høre til Dagens Orden. Reval og Petersborg har budt 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Hvedebasis til London eller Rotterdam for prompt Lastning, hvorimod der pr. Juli og senere kan betinges 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> fra Petersborg. I Riga ligger Markedet flovt, men da Botten nu er tilgængelig, vil Raterne uden Tvivl komme op. Libau er ogsaa flov ved smaa Tilførsler, og det har været vanskeligt at gennemføre 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Til London eller E. C. har der været budt 9 d. til engelsk Kanalhavn, 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. for 10,000 Qrs. Baad. De tyske Pladser er i en utilfredsstillende Forfatning og har ikke stort andet at byde paa end Sleepers til betydeligt under Konference Fragterne. Königsberg noterer 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam.

Kulfragterne er paa det nærmeste ganske uforandrede fra forrige Uge. Ad Østersøen til er de knappe og saa usle, som vel tænkes kan, hvilket vil ses af Befragtninger fra Østkysten som 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kronstadt eller Stockholm, 3/9 Riga, Libau eller Malmø, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 3/6 Pillau, 3/6 à 3/9 god dansk Havn, 3/3 à 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/6 Genua, 7/6 Venedig, 6/6 Aleksandria. Fra Cardiff sluttet der til 4/6 Stockholm, 4/9 Stettin, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/9 Lissabon, 6/6 à 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Genua, 7/ à 7/3 Barcelona, Frcs. 8 Marseille, 5/9 Port Said, 7/9 Perim, 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Colombo, 6/3 à 6/6 Tenerifa eller Madeira, 7/3 à 7/6 La Plata.

### Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet. Der noteres Sundsvall/Aabenraa 18 à 19 Mark, Hernøsand/Flensborg 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 20 Mark, Geestemünde 26 Mark, Ler 27 Mark, Bjørneborg/Wismar 20 à 21 Mark, til danske Pladser 18 à 20 Mark.

ab Memel — Flensborg 20 à 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Geestemünde 25 Mark, Emden (ab Russ.) 28 Mark.

ab Königsberg noteres endnu 10/11 Mark, til Limfjorden 14 Mark, til Østkyst England 1/6, Kanalen 1/9, Cork 2/ à 2/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis, til Gefle Jærn 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark.

ab Stolpmünde noteres nu atter flere Laster til Danmark, Sydsverrig 3½ Mark for Rug, 4½ Mark for Havre samt til Hamburg Havre 4½ Mark, til Gefle, Stockholm 4 Mark pr. Ton gammelt Jærn.

ab Rügenwalde noteres noget lignende som fra Stolpmünde, dog skal et Skib være sluttet til Gøteborg for Rug til c. 4¾ Mark.

ab Stralsund, Greifswald placeres alle dertil bestemte Skibe for Rug/Hvede tilbage til 3 Mark for Havre, 4 à 4½ Mark til Danmark, Sundhavn.

ab Hamburg er Fragtmarkedet nu noget bedre, idet der skal være sluttet til 4 à 4¼ Mark til forskellige danske Havne.

ab Kjøbenhavn er det lige flovt og kun faa Befragtninger blev gjort, saaledes Colberg 3 Mark, Rødvig, Støge 10 Øre, alt Majs, samt til Rostock (ab Tuborg) Kultjære 80 Pf. pr. F.

ab Sydsverrig — Østkyst Kulhavn kort Props 16/, Rotterdam Bloksten 7½ à 8 Mark, Königsberg, Stettin, Gadesten 3 Mark, Wismar Bloksten 4 Mark.

ab Höganäs — Kristiania 3½ Kr., Trondhjem 6 Kr., Stettin, Wismar 3 Mark. Reval, Wiborg 4½ Mark, Petersborg (ovenfor Broerne) 6 Mark, alt Lervarer.

ab Skiensfjord, Is til Ostende 7½ à 7¾ Frs., Boulogne 8 à 8¼ Frs., London 6/, Kings Lynn 6/3 à 6/6.

## Generalforsamlinger.

### „Danske Lloyd“

Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab

har holdt aarlig Generalforsamling.

Af Beretningen og Regnskabet uddrager vi følgende: Selskabet er ogsaa i det forløbne Aar gaaet betydeligt frem, idet Præmieindtægten i Driftsaaret 1904 er steget til Kr. 317,443.11 mod Kr. 267,967.17 i 1903.

Regnskabet viser et Overskud af Kr. 36,000, efter at der til Forstærkning af de regnskabsmæssige Reserver for uafløben Risiko og endnu ikke opgjorte Skader er henlagt henholdsvis Kr. 5,000 og Kr. 7,009.28.

Af ovennævnte Overskud kommer statutmæssig Halvdel eller Kr. 18,000 til Fordeling mellem Aktionærerne med 18 Kr. pr. Aktie (9%), medens Kr. 10,800 henlægges til Reserverfondet, som derefter andrager Kr. 28,200.

Kurstabet pr. ult. December paa Selskabets Obligationsbeholdning, Kr. 282.50, er overført til Kursreguleringskontoen, som derefter andrager Kr. 5,895.50.

Ogsaa i sidste Regnskabsaar er der paa afskrevne Fordringer indgaaet et Beløb, som i Regnskabet figurerer med Kr. 4,143.11.

Den i Fjor afsatte Præmiereserve har vist sig ganske tilstrækkelig, og Skadesreserven fra i Fjor, for saa vidt de hidtil regulerede Skader angaar, har givet Overskud.

## Fra Sø og Land.

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer paa Orlogsværftet indstillede sig til Maskinpasserprøven 14, hvoraf 10 bestod, og til den almindelige Maskinisteksamen 141, hvoraf 110 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamen indstillede sig: i Hovedfaget 44, hvoraf 32 bestod, i Hjælpefagene 6, hvoraf 5 bestod, i Maskinfagene 4, hvoraf 3 bestod, og i Tillægspørve i Elektroteknik 40, hvoraf 35 bestod.

Uddybningsarbejde ved Omø. Fra Skelskør meddeles til „Nationaltidende“, at Ministeriet — i Følge Andragende fra Beboerne paa Omø — har stillet Uddybningsdamperen „Sandormen“ til fri Disposition til Tilvebringelse af et 25 Alen bredt og 4 Alen dybt Sejløb ind til Øen. Arbejdet vil allerede blive paabegyndt i denne Maaned.

## Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i April Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 551 Havarier mod 500 samme Maaned i Fjor, deraf 364 Dampskibe, 187 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 169, Sammenstød 166, Anløbning af Nødhavn 44, Maskinskade 50, Is 5, Ild 34, haardt Vejr 47, forskellige Aarsager 33, kængret 2, forladt 1. Ialt 85 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 58 samme Maaned i Fjor, deraf 33 Dampskibe, 52 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 54, Sammenstød 5, Is 1, Ild 2, forskellige Aarsager 1, forsvundne 7, sunkne 6, forladt 2, Kondemnation 7.

Flynderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Rouen oversejlet en Lægter „Antoine“, som sank. Besætningen blev reddet. Flynderborg har antagelig ingen Skade lidt.

Otto, Skonnert af Barth, har, paa Rejsen fra Halmstad til Lübeck med Brosten, været paa Grund paa Gjedser Rev, men kom flot ved Svitzers Assistance og blev indbragt til Gjedser, hvor Dykkerundersøgelse fandt Sted, hvorefter Skibet, da ingen Skade konstateredes, fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Bertha, Barksbib af Esbjerg, har paa Rejsen fra Rio Grande til New York været paa Grund ved Long Branch. Skibet, der kom flot ved Assistance, har faaet svær Skade i Bunden og er læk.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Auktion i Kallundborg over det havarerede Dampskib „Vesta“ af Bremen blev Skibet solgt til Firmaet John Forbæchs Eftfl., Kjøbenhavn, for 5,800 Kr. foruden Salær. Skibet vil nu blive slæbt til Kjøbenhavn for at underkastes en større Reparation.

Den 23. ds. fandt den officielle Prøvetur Sted i Sundet med den hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft byggede Bugser- og Isbryderdamper „Vildanden“, bygget for Statens Vandbygningsvæsen. Prøven faldt heldig ud, saa vel hvad Fart som Kulforbrug angaar, og Skibet viste sig i alle Henseender at være til de om Bord værende Tilsynsførendes Tilfredshed.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer  
fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 22. Maj. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 22. Maj til Boston via Christiania. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Stockholm 20. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersborg 21. Maj hertil. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Libau 22. Maj til Ghent. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 6. Maj. — Arno, Strubberg, pass. Quessant 11. Maj tor Genua. — Axelhus, Skow, ank. hertil 20. Maj. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Riga 21. Maj. — Beira, Lunge, pass. Hanstholmen 23.

Maj for Rotterdam. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Newcastle 22. Maj. — Christian IX, Holm, afgik fra London 21. Maj hertil. — Dagmar, Larsen, afgik fra Algier 15. Maj hertil. — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 21. Maj hertil. — Florida, Ørum, afgik fra New York 20. Maj hertil. — Frederik, Thomsen, ankom til St. Petersborg 20. Maj. — Garonne, Kromann, ankom til Riga 18. Maj. — Georgius I, Sørensen, ankom hertil 18. Maj. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 21. Maj. — Hengest, Harder, ankom hertil 19. Maj. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til St. Petersborg 13. Maj. — Jolantha, Simonsen, ankom til Pillau 18. Maj. — Kasan, Hansen, afgik fra Newcastle 20. Maj hertil. — Kentucky, Staal, afg. fra Newcastle 13. Maj til New York. — Kiev, Christiansen, pass. Holtenau 22. Maj for London. — Kursk, Gommesen, ankom til Libau 22. Maj. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersborg 12. Maj. — Loire, Caignou, ankom til Dunkerque 21. Maj. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 20. Maj. — Louisiana, Andresen, ankom hertil 19. Maj. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Christiania 6. Maj til Boston. — Morsø, Jacobsen, ankom til Riga 21. Maj. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 22. Maj. — Nicolaj II, Lissner, pass. Port of Ness 22. Maj hertil. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Hull 20. Maj til Libau. — O. B. Suhr, Frisonette, ank. til Anvers 15. Maj. — Omsk, Jonsen, afgik fra St. Petersborg 22. Maj til Anvers. — Oscar II, Hempel, afgik fra Christianssand 19. Maj til New York. — Perm, Christensen, afgik herfra 22. Maj til Libau. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 22. Maj til Hull. — Rita, Schibbye, ankom til Anvers 19. Maj. — Seine, Damp, passerede Holtenau 22. Maj for Dunkerque. — Texas, Andersen, afgik fra New York 11. Maj hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Ørnskjöldsvik 22. Maj til Riga. — Tiber, Bech, ank. til Malaga 21. Maj. — United States, Wulff, ank. til New York 16. Maj. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Riga 21. Maj til Anvers. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 21. Maj. — Viking, Rasmussen, ankom til Havre 21. Maj. — Marie ankom hertil 22. Maj. — Vadse afgik herfra 12. Maj til Manchester via Stettin. — Gambetta ank. hertil 23. Maj. — Ellen ankom hertil 19. Maj. — Echo ank. til Bergen 21. Maj. — Skjalm Hvide, ankom til Trondhjem 22. Maj. — Annie afg. herfra 22. Maj til Danzig. — Leander ankom hertil 23. Maj.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersborg 23. Maj. — Frode, Meyer, afgik fra Hull 20. Maj. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Dunkerque 21. Maj. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ankom til Libau 23. Maj. — Erik II, A. S. Mancke, ankom til Stettin 23. Maj. — Knud II, Hansen, ankom til Kronstadt 21. Maj. — Danmark, C. A. Schmidt, ankom til Libau 17. Maj. — Ragnar, Holst, ankom til Libau 23. Maj. — Skjold, Risë, ankom til Kronstadt 19. Maj. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Blyth 19. Maj. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Kronstadt 19. Maj. — Svend II, Riber, ankom til Antwerpen 23. Maj. — Harald, Hveysel, ankom til Stocksund 22. Maj.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Hernøsand 17. Maj. — Vagn, B. Mahncke, ank. til South Shields 22. Maj.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Kotka 20. Maj, best. til Åbo. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Reval 18. Maj, best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Petersborg 20. Maj, bestemt til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Pernoviken 17. Maj. — Russ, Rasmussen, afgik fra Sfax 16. Maj, best. til Burntisland. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Newcastle 15. Maj, best. til Kronstadt. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Ergasteria 20. Maj.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, ankom til London 18. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra St. Petersborg 19. Maj, best. til London. — Hamlet, Reese, afg. fra Sunderland 10. Maj, best. til Kronstadt. — Helge, Olsen, ankom til Libau 14. Maj. — Rolf, Olsen, ankom til Wasa 13. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Jakobstad 15. Maj.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Ørnskjöldsvik 20. Maj. — Kamma, Løfer, afgik fra West Hartlepool 23. Maj. — Helga, Møller, afgik fra Hudiksvall 23. Maj. — Martha, Christensen, afgik fra Sundsvall 20. Maj. — Elna, Rathje, afgik fra Ørnskjöldsvik 23. Maj. — Therese, Pedersen, ank. til Stockholm 19. Maj. — Simone, Olsen, afg. fra Sundsvall 21. Maj. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Hernøsand 20. Maj.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Gravosa 18. Maj, ankom til St. Louis du Rhone 23. Maj. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Kronstadt 18. Maj. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Rotterdam 19. Maj.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Windau 21. Maj, bestemt til Manchester. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Hull 21. Maj. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Riga 20. Maj, ank. til Hernøsand 22. Maj. — Nordseen, Gram, ank. til Ghent 18. Maj. — Nexos, Basse, ankom til Windau 21. Maj. — Nora, Jørgensen, afgik fra Methil 22. Maj, bestemt

til Esbjerg. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Middlesbro 19. Maj, best. til Åbo. — Napoli, Christensen, ank. til Blyth 22. Maj. — Bodil, Thøgersen, ankom til Cardiff 22. Maj. — Dagmar, Hansen, ankom til Sundsvall 22. Maj. — Neptun, Knudsen, afgik fra Åbo 21. Maj, bestemt til Le Tréport. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Rotterdam 20. Maj, ankom til Jersey 22. Maj. — Alfa, Iversen, ankom til Riga 21. Maj.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Memel 21. Maj, best. til Rotterdam. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Esbjerg 21. Maj, bestemt til Tynen. — Mary, Larsen, ankom til Wasa 23. Maj.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Libau 21. Maj.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Grimsby 23. Maj, bestemt til Kronstadt. — Karen, Winther, afgik fra Blyth 20. Maj, best. til Archangel.

**Nordseen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Kbhvn. 15. Maj. — Nordland, Petersen, ankom til Hammerfest 17. Maj. — England, Andersen, ankom til Kbhvn. 20. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Libau 19. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ank. til Montevideo 22. Maj. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. til Libau 17. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Antwerpen 17. Maj. — Mars, Clausen, ank. til Newcastle 19. Maj.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Libau 23. Maj, bestemt til Rouen. — Carl Heckscher, Starck, ankom til Kratzwich 18. Maj. — Livonia, Skov, afgik fra Grimsby 17. Maj, best. til Riga.

**Østersøen.** Patria, Petersen, afgik fra Rotterdam 22. Maj, best. til Barry f. O.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 18. Maj, ank. til Sunderland 21. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Ipswich 20. Maj, ankom til Sunderland 21. Maj.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 18. Maj, ankom til Hamburg 21. Maj. — Carbonia, Winckler, ank. til Dunkerque 18. Maj. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Stettin 18. Maj, ankom til Riga 21. Maj.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Kiel 18. Maj, ankom til Pernau 21. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, pass. Kbhvn. 21. Maj, best. til Rotterdam. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Cadix 14. Maj, bestemt til St. John. — Flynderborg, Larsen, pass. Kbhvn. 23. Maj, best. til Kronstadt. — Frederiksberg, Hansen, ank. til Rouen 20. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Petersborg 12. Maj. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Wasa 17. Maj. — Kronborg, Hveysel, ank. til Singapore 17. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Grangemouth 20. Maj. — Skanderborg, Jensen, ank. til Bona 20. Maj. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Newport 18. Maj. — Søborg, Fischer, afgik fra Cadiz 6. Maj, best. til St. John. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Jacobstad 22. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Algier 21. Maj, best. til St. Petersborg. — Klampenborg, Jensen, ank. til Riga 22. Maj. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Rouen 20. Maj, best. til Blyth. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 23. Maj. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Algier 23. Maj. — Vordingborg, Petersen, ank. til Fredrikshamn 18. Maj.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kap Tormentine 14. Maj. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Newcastle 22. Maj, bestemt til Kronstadt. — Kallundborg, Lund, ankom til London 20. Maj.

**Havet.** Fyen, Hansen, ank. til Swinemünde 25. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Danzig 20. Maj, ankom til Libau 21. Maj. — Helene, Jensen, afg. fra Kbhvn. 22. Maj, best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Swinemünde 22. Maj. — Agnete, Sørensen, afg. fra Libau 18. Maj, best. til Leith. — Hermia, Petersen, afgik fra Lübeck 20. Maj, best. til Petersborg. — Alice, Hansen, afg. fra Kallundborg 20. Maj, ank. til Burntisland 23. Maj. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Burntisland 17. Maj, ankom til Kiel 21. Maj. — Ajax, Brorson, ankom til Aarhus 18. Maj. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 20. Maj.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Inge-mann, afgik fra Antwerpen 11. Maj. — Siam, Jensen, ank. til Shanghai 13. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afg. fra Cardiff 17. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til Antwerpen 20. Maj. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 16. Maj. — St. Thomas, Prah, ankom til Galveston 21. Maj. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 14. Maj.

**Æro.** Enigheden, Svane, afg. fra Kjøbenhavn 15. Maj, best. til Finland.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Wasklot 22. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Åbo 24. Maj. — St. St. Blicher, Albertsen, afgik fra Helsingfors 23. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Boness 21. Maj. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Ørnskjoldsvik 17. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Swinemünde 22. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Odense 22. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Wiborg 19. Maj. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Sundsvall 8. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Methil 20. Maj. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Parmo 20. Maj. — I. D. S. Aldolph, Fenger, ankom til Wasklot 20. Maj. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Aarhus 20. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — London, Krogh, ank. til Wiborg 23. Maj. — Paris, Boeck-Hansen, afg. fra Repola 23. Maj, best. til Velzen. — Bryssel, Tholander, ank. til Kronstadt 18. Maj.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ank. til Wasklot 16. Maj. — Wien, Brink, ank. til Ny Karleby 22. Maj. — Roma, Bom, ankom til Yxpila 22. Maj.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Obbola 22. Maj. — Clara, Villadsen, afgik fra Trangsund 20. Maj, best. til Bremen. — Kai, Kurtzhals, ankom til Kramfors 24. Maj. — Svend, Bønnelykke, ank. til Neufahrwasser 22. Maj. — Erik, Steen, ank. til Methil 20. Maj. — Axel, Damm, afgik fra Ullånger 23. Maj, bestemt til Cherbourg. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kronstadt 19. Maj, bestemt til Bremen. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Reval 22. Maj. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Tynen 18. Maj, bestemt til Alexandrowsky.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afgik fra Stockholm 21. Maj, ankom til Svartvig 22. Maj.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Libau 20. Maj. — Slesvig, Svarrer, ank. til Wismar 21. Maj.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, ankom til Bangkok 23. Maj. — Egholm, Winther, afgik fra Marseille 18. Maj. — Katholm, Arnesen, ank. til Marseilles 19. Maj.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Amarant, Kyhn, ankom til Raumo 16. Maj. — Prøven, Bidstrup, ank. til Stockholm 15. Maj. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Flensborg 18. Maj. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 18. Maj. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Stolpmünde 19. Maj. — Amalie, Nielsen, ank. til Karrebæksminde 20. Maj. — Klara Marie, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 20. Maj. — Hermod, Grønwald, ank. til Broacher 20. Maj. — Argus, Holm, ankom til Haderslev 21. Maj. — Rolf, Møller, ankom til Kjøbenhavn 21. Maj. — Hans Peter, Westh, ankom til Aalborg 20. Maj. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kolding 21. Maj.

**Svendborg.** Aktiv, Mouritzen, ankom til Råfse 16. Maj. — Boline Marie, Hansen, ankom til Kalmar 15. Maj. — Pallesen, Jensen, ank. til Sundsvall 16. Maj. — Galatea, Petersen, ankom til Umeå 15. Maj. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Umeå 16. Maj. — Hertha, Hansen, ank. til Dundee 16. Maj. — Zampa, Petersen, ankom til Viborg 17. Maj. — Marie, Nielsen, ank. til Fredsriksstad 17. Maj. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Leith 16. Maj. — R. P. Petersen, Andersen, ankom til Kolding 16. Maj. — Odin, Andersen, ankom til Borgå 16. Maj. — Skirner, Pilegaard, ankom til Norrtelja 16. Maj. — Confidence, Mouritzen, ankom til Rouskar 16. Maj. — Elise, Andreassen, ankom til St. Petersburg 17. Maj. — Haabet, Andreassen, ank. til St. Petersburg 17. Maj. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Hernøsand 16. Maj. — Britannia, Rasmussen, ankom til Newcastle 17. Maj. — Hanne, Nielsen, ankom til Wiborg 17. Maj. — Magnet, Gommesen, ankom til Wiborg 17. Maj. — Althea, Skovgaard, ankom til Hernøsand 17. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Råfse 18. Maj. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Sundsvall 17. Maj. — Standard, Rasmussen, ankom til Fakse 19. Maj. — Frej, Rasmussen, ankom til Hernøsand 19. Maj. — Cimbria, Nielsen, ankom til Newcastle 19. Maj. — Lindhardt, Madsen, ankom til Brygge 18. Maj. — Caspar, Hansen, ankom til Langesund 18. Maj. — Fanny, Hansen, ank. til Langesund 18. Maj. — Roska, Carlsen, ankom til Ørnskjoldsvik 18. Maj. — Marie, Petersen, ankom til Gibraltar 17. Maj. — Psyche, Nielsen, ankom til Råfse 18. Maj. — Jens, Eriksen, ankom til Stettin 19. Maj. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Aberdovey 20. Maj. — Emanuel, Jensen, ankom til Swinemünde 20. Maj. — Peter, Jørgensen, ankom til Nykjøbing S. 20. Maj. — Neptunus, Jensen, ank. til Orth 19. Maj. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Pillau 20. Maj. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Umeå 20. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Koldby Kaas 19. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Koldberg 20. Maj. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Langesund 21. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til Dieppe 20. Maj. — Roma,

Jensen, ankom til Charlestown 22. Maj. — Martin, Hvengaard, ankom til Fowey 22. Maj.

**Ærs.** Prøven, Schmidt, afgik 9. April fra Rio Grande til Kanalen. — Cura, Stærke, ankom 14. Maj til Rudkjøbing. — Minde, Rasmussen, ankom 14. Maj til Nakskov. — Svalen, Rosenbeck, ankom 16. Maj til Cadix. — Klara, Hermansen, afg. 7. Maj fra Cadix til Bay Roberts (New Foundland). — Agnes, Christensen, ankom 15. Maj til Sunderland. — Fredensborg, Kisby, ank. 16. Maj til Råfse. — Rolf, Christensen, ankom 15. Maj til Svartvig. — Niels, Jensen, ankom 16. Maj til Hartlepool. — Hermod, Dreimann, ank. 15. Maj til Great Yarmouth. — Dana, Carlsen, ankom 14. Maj til Falmouth. — Theodor, Andersen, ankom 15. Maj til Kjøbenhavn. — Lauritz, Folmer, ankom 16. Maj til Stockholm. — Johanne, Østermann, ankom 16. Maj til Stockholm. — Skandia, Hay, ankom 16. Maj til Søderhamn. — Ægir, Rasmussen, ankom 17. Maj til Middlesborough. — Anne Dorteia, Rasmussen, afgik 18. Maj fra Kjøbenhavn til Fakse. — Peter, Olsen, afgik 15. Maj fra Kjøbenhavn til Boness. — Union, Mortensen, ankom 17. Maj til Wiborg. — Forening, Hansen, ank. 17. Maj til Leith. — Salus, Bager, ankom 17. Maj til Fowey. — Yrsa, Bay, ankom 18. Maj til Dundee. — Uffo, Grube, ank. 18. Maj til Alloa. — Gloria, Fabricius, ankom 18. Maj til Korsør. — Elise Marie, Olsen, ankom 19. Maj til Sarsborg. — Freya, Nielsen, ankom 18. Maj til Sundsvall. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 18. Maj til South Alloa. — Aerial, Andersen, ankom 19. Maj til Sundsvall. — Kirstine, Rasmussen, ankom 19. Maj til Aberdeen. — Abba, Petersen, ankom 18. Maj til Antwerpen. — Elise, Petersen, afgik 18. Maj fra Kjøbenhavn til Stubbe-kjøbing. — Familiens Minde, Jørgensen, ankom 17. Maj til Kjøbenhavn. — Immanuel, Schmidt, ankom 20. Maj til Søvesborg. — Lykkens Prøve, Jensen, afgik 18. Maj fra Kbhvn. til Humlebæk. — Enigheden, Hansen, afg. 17. Maj fra Kbhvn. til Rønne. — Margrethe, Petersen, ankom 16. Maj til Odense. — Diana, Hansen, ankom 20. Maj til Degeberga. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 19. Maj til Cadix. — Niels Juel, Christensen, ank. 20. Maj til Ørnskjoldsvik. — Norden, Rasmussen, ankom 20. Maj til Cimbria. — Caroline, Eschen, ankom 21. Maj til Rudkjøbing. — Ansgar, Jørgensen, ank. 21. Maj til Setubal. — Zephyr, Hansen, var 19. Maj til Ankers ved Portland paa Rejse fra Maracaibo til Hamburg. — Hertha, Krull, er ankommen ud for Hanksesburg. — Ceres, Bager, afgik 14. Maj fra Fowey til Karrebæksminde. — Smart, Christensen, ankom 20. Maj til Richebucto. — Thøger, Rasmussen, ankom 20. Maj til Kjøbenhavn fra Stettin. — Albert, Albertsen, ank. 20. Maj til Frihavnen. — Vilhelmine, Jensen, ankom 20. Maj til Frihavnen.

## Emil G. v. Høveling,

Hamburg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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.

#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Østersøen.** Kriegers Flak. Vraget af den paa Kriegers Flak sunkne Kvase er forgæves eftersøgt.

**Sverrig.** Stockholms Skærgaard. Vaxholm. Fra 15de Maj til 15de August 1905 afholdes Sømindeøvelser i Sundet mellem Vaxholm og Rindön. Løbet er i den Tid spærret for al Sejlsads.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Sundsvall er Fyrskibet „Sydostbrodden“ den 19de Maj 1905 afgaaet til sin Station og Fyrskibet „Grepén“ udlagt paa Station den 21. Maj 1905.

#### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Drøbakund. Oscarsborg Fæstnings Kommandant-skab bekendtgør:

Fra 15de Maj til 18de Juli 1905 er Søminer udlagt i



Drøbaksund. Pladsen er afmærket med tre Bøjer med hvid Topbetegnelse og om Natten med hvid Lanterne. Man skal gaa Ø. om Bøjerne.

**Tønsbergfjorden.** I Følge Telegram fra Tønsbergs Kommandantskab er Søminer udlagt fra den 15de til 31te Maj 1905 paa Ø.- og paa V.-Siden af Veierland, V. for to i hvert Sund udlagte røde Bøjer med hvidt Topmærke og om Natten med hvid Lanterne. Man skal gaa Ø. om Bøjerne.

**Topdalsfjorden.** I Følge Bekendtgørelse fra Odderøen og Topdalfjordens Befæstnings Kommandantskab udlægges tre hvide Mærkebøjer i Topdalsfjorden i Nærheden af Gleodden. Fra hver Bøje vises om Natten en hvid Lanterne. Man skal gaa Ø. om Bøjerne.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Mittel- og Norderhever.** I Mittelhever er mellem Tønderne 10 og 11 udlagt en sort Spidstønde Nr. 11. 54° 25' 45" N. Br. 8° 51' 18" Ø. Lgd. Den gamle Tønde Nr. 11 har faaet Nr. 12. Mellem Tønderne 11 og 12 er udlagt en sort Spidstønde Nr. 13. 54° 26' 50" N. Br. 8° 54' 6" Ø. Lgd. Den gamle Tønde Nr. 12 har faaet Nr. 14.

I Norderhever er mellem Tønderne Nr. 5 og 6 udlagt en sort Spidstønde Nr. 6. 54° 31' 48" N. Br. 8° 44' 24" Ø. Lgd. Den gamle Tønde Nr. 6 har faaet Nr. 7.

**Elben.** I Slutningen af Maj 1905 foretages følgende Forandringer med Fyrskibene paa Elben:

Der udlægges et nyt Fyrskib „Elbe III“ mellem de tre gamle Fyrskibe „Elbe II“ og „Elbe III“, der begge flyttes, „Elbe III“ faar Navn „Elbe IV“ og „Elbe IV“ faar Navn „Elbe V“.

Det gamle Fyrskib „Elbe I“ og det ny „Elbe V“ bliver uforandret og flyttes ikke.

„Elbe II“ flyttes til 54° 0' 0" N. Br. 8° 23' 37" Ø. Lgd. i 51 Fod Vand.

„Elbe III“ udlægges paa 53° 58' 30" N. Br. 8° 28' 45" Ø. Lgd. i 45 Fod Vand. Skibet har en rød Arm paa Stortoppen. Det er Lods-Station og fører, naar det kan afgive Lods, Hamburg Admiralitets Flag paa Toppen under Armen. Det viser et hvidt Fyr paa Stortoppen, Højden 41 Fod. Synsvidden 8 Kml. og et rødt Fyr paa Mesanmasten, Højden 54 Fod, Synsvidden 4 Kml.

„Elbe IV“ flyttes til 53° 57' 30" N. Br. 8° 32' 40" Ø. Lgd. i 38 Fod Vand.

Lodsgalioten inddrages.

Taagesignal i „Elbe II“ gives med Slag paa Klokke saaledes: To-Slag, 3s. Pavse, To-Slag, 3s. Pavse, To-Slag, 6s. Pavse, To-Slag, 3s. Pavse. To-Slag, 3s. Pavse, To-Slag, 6s. Pavse, To-Slag, 3s. Pavse, To-Slag, 3s. Pavse, To-Slag, 30s. Pavse. I „Elbe III“, „IV“ og „V“ gives samme Signal, kun henholdsvis med Tre-Slag, Fire-Slag og Fem-Slag.

**Wangeroo.** Indtil den 9de Juni 1905 foretages Forsøg med Wangeroo Fyr, saaledes at det brænder om Dagen, naar det er Taage.

**Holland. Friesche Zeegat. Plaatgat.** I Plaatgat er følgende Tønder udlagt: En rød og sort lodret stribet Stumpstønde med Kegle med Spidsen nedad og Kors i 25 Fod Vand. 53° 31' 6" N. Br. 6° 0' 50" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 1 i 11 Fod Vand. 53° 30' 30" N. Br. 6° 1' 35" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 53° 29' 56" N. Br. 6° 2' 8" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 3 i 25 Fod Vand. 53° 29' 26" N. Br. 6° 2' 47" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 4 i 26 Fod Vand. 53° 28' 58" N. Br. 6° 3' 29" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 8 er ombyttet med en Spidstønde Nr. 5 med Ballon i 29 Fod Vand. 53° 28' 28" N. Br. 6° 3' 49" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 1 i 7 Fod Vand. 53° 30' 24" N. Br. 6° 1' 55" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 8 Fod Vand. 53° 29' 58" N. Br. 6° 2' 38" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 i 9 Fod Vand. 53° 29' 25" N. Br. 6° 3' 14" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kegle i 19 Fod Vand. 53° 28' 48" N. Br. 6° 4' 10" Ø. Lgd. De gamle Spidstønder Nr. 9—18 har nu Nr. 6—15, den sorte Kuglestønde Nr. 8 har nu Nr. 5, og Stumpstønderne Nr. 9—19 har nu Nr. 6—16.

**Zeegat van Terschelling.** Vragtønden ved Damperen „Thasos“ der ligger sunket i Zeegat van Terschelling, har nu grønt Flag som Topbetegnelse. 53° 25' 45" N. Br. 5° 10' 24" Ø. Lgd.

**Texel Red. Harssens.** Fra 14de til 17de Juni 1905 afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens. Der skydes i indtil 5 Kml. Afstand fra Fortet. 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.

**Zuiderzee. Texelstroom.** Til Brug ved Skydeøvelser er der udlagt Skiver paa Vogelzand V. for Spidstønde Nr. 6, og i Texelstroom en Flaade med Skive og tæt ved den en rød og sort tærnet Stumpstønde. 53° 2' 57" N. Br. 4° 59' 34" Ø. Lgd. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

**Urk S.** Et Fartøj ligger sunket S. for Urk. Masten er over Vandet. En Vragtønde ligger ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner. 52° 35' 40" N. Br. 5° 34' 41" Ø. Lgd.

**IJmuiden.** Fra 4de til 8de Juli 1905 afholdes Skydeøvelser fra Fortet ved IJmuiden. Der skydes i indtil 5 Kml. Bifstand fra Fortet i en Vinkel mellem NV. t. N. og SV. t. S. fra Noorderhoofd Yderende. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og en Damper ligger ude til Anvisning og Hjælp.

I IJmuiden er Dybden nu 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

**Hoek van Holland.** Fra 21de—26de Juni 1905 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland. Pladsen er en Femkant mellem Fortet, et Flag paa Zuiddam, et Flag c. 2½ Kbl. S. for Zuiddam, et Skib med rødt Flag c. 5 Kml. V. t. S. og et Skib med rødt Flag c. 5 Kml. SV. t. S. fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligger ude til Anvisning og Hjælp.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg har Stumpstønde Nr. 8 nu afkortet Kegle. 51° 55' 14" N. Br. 4° 14' 15" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 8a har ingen Topbetegnelse.

**Zeegat van Goeree.** I Zuiderdiep og i Aardappelengat er Dybden nu 16 Fod, i Pampus 9 Fod.

**Hellevoetsluis.** Fra 1ste Juni 1905 gives Tidsignalet i Hellevoetsluis ikke mere.

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

**England. Isle of Wight. Spithead.** En lille 2¼ Fv. Palle er fundet i Nærheden af Ryde Sand, tæt inden for 5 Fv. Grænsen, 5½ Kbl. V. fra Nomans Fort og i N. 9° V. fra Enden af Nettlestone Point Pier. 50° 44' N. Br. 1° 6' V. Lgd.

**Skotland V.-Kyst. Rum Island. Loch Scresort.** Vraget, som var sunket i Loch Scresort, c. 2 Kbl. N. 47° Ø. fra Pierhovedet, er borttaget. 57° 0' N. Br. 6° 16' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Chaussée de Sein. Avander a Véas.** Baaken paa Avander a Véas, V. for Ile de Sein, er atter opført. Den er rød med Kegle og 21 Fod høj over Højvande. 48° 2' 23" N. Br. 4° 53' 54" V. Lgd.

**Plateau de Rochebonne. La Congrée.** Ved La Congrée er atter hvide Fortøjtønder udlagt. Et Fartøj med to Master, mærket „Rochebonne“, ligger 1¾ Kml. NNØ. for La Congrée. Det viser Fyr som Ankerligger. En lille Damper og to Arbejdsfartøjer ligger om Natten 1¼ Kml. NØ. for La Congrée; de viser ligeledes Ankerlanterner.

**Nova Scotia S.-Kyst. Jeddore Rock.** Paa Jeddore Rock Fyrtaarn er malet to røde Bælter.

**Nova Scotia. Bay of Fundy. Annapolis Basin. Bear River. Winchester Point.** Paa Winchester Point er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Hvidt, firkantet, 31 Fod højt Fyrtaarn. 44° 37' 5" N. Br. 65° 41' 0" V. Lgd.

**New Brunswick. Point Lepreau.** Taagesignal ved Point Lepreau Fyr gives nu med en Diaphone, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 7 S. Varighed.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Stamford Harbor. Cows Reef.** Cows Lystønde Nr. 24 ved S.-Siden af Cows-Reet er flyttet ½ Kbl. S. hen

**Maryland. Chesapeake Bay. Hooper Island.** Hooper Island Fyr viser nu hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 15 S.

**Elk River.** Vraget, som laa sunket i Elk River ud for Mundingen af Cabin Johns Creek, er borttaget, og Pælefyrret, som afmærkede det, slukket.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay.** Tre Par Ledebaaker, hver Baake bestaaende af en Pæl med hvid, elliptisk Topbetegnelse, 15 Fod over Vandet, er opført for at afmærke Midten af gravede Render i Tampa Bay.

Cut C Ledelinje i den NØ.-lige Forlængelse af Second Section. Forbaaken staar i 16 Fod Vand. 27° 42' 36" N. Br. 82° 31' 57" V. Lgd. Bagbaaken staar i 8 Fod Vand, 1/16 Kml. N. 55° Ø. fra Forbaaken.

Cut E Ledelinje i den N.-lige Forlængelse af Fourth Section. Forbaaken staar i 16 Fod Vand, Bagbaaken i 9 Fod Vand, 1 Kml. fra Forbaaken.

Cut F Ledelinje i den N.-lige Forlængelse af Fifth Section. Forbaaken staar i 16 Fod Vand, Bagbaaken i 10 Fod Vand, 1¾ Kml. fra Forbaaken.

**St. Andrews Bay.** Den 1ste Juni 1905 flyttes St. Andrews Bay lodret stribede Klokkestønde, den lodret stribede Spidstønde paa Barren og den sorte Stumpstønde Middle Ground Nr. 1 til at angive det dybeste Vand over Barren.

**Pensacola Bay.** I Indløbet til Pensacola Bay er Middle Ground Klokkestønde Nr. 6 permanent inddraget.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Italien. Isola del Giglio. Giglio Marina.** Det hvide, faste Fyr ved Giglio Marina er slukket.

**Brindisi.** Paa N.-Enden af Secca del Fico opføres en Baake, c. 40 Alen fra Lystønden.

**Rusland. Azovske Hav. Berdiansk.** Ved Berdiansk skal uddybes til 15 $\frac{1}{2}$  Fod i Havnebassinet. Uddybningsmaskinen skal passerer saa langsomt som muligt, og Steder, hvor der vises rødt Flag eller rød Lanterne, skal passerer med stoppet Maskine. 46' 45' N. Br. 36° 48' Ø. Lgd.

**Algier. Bougie.** Molen, der bygges ved Bougie Havn, udgaar fra SØ-Hjørnet af Kasbak Mur og gaar 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 37° Ø. ud, og derfra 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 62° Ø. ud; der bliver 1 Kbl. mellem dens Yderende og Yderenden af Molen Abd el Kader. To røde Lystønder, der viser rødt Lys, er udlagt ved Arbejdsstedet, 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 58° V. og 1 $\frac{3}{4}$  Kbl. S. 52° V. fra det grønne Fyr paa Molen Abd el Kader. Dette Fyr staar c. 100 Alen inden for Molens Yderende. I den midterste Del af Havnen er der nu 24 Fods Dybde.

Det hvide og grønne faste Fyr paa N.-Molens Hoved ved Algier Havn er nu forandret til et Fyr med To-Formærkelser hver 8 S.

**Cap Caxine.** I 1905 forandres Cap Caxine Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 0 S., Mørke 4 S., Lysævnen: 35 Kml. Højden bliver uforandret 204 Fod. Under Forandringen ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt Fyr, som viser En-Formærkelser hver 5 S. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

**Oran.** Den 1ste Maj 1905 er det grønne Fyr paa Yderenden af Oran store Mole ombyttet med et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 S.

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

**Forindien. Bombay. Cross Island Reef.** Paa Cross Island Reef er opført en rød cylindrisk Baake af Sten, 13 Fod høj over Højvande, c. 2 Kbl. N. 70° Ø. fra South Channel Baake og i S. 14° V. fra Cross Island Flagstang. 18° 56' N. Br. 72° 51' Ø. Lgd.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Sumatra N.-Kyst. Sabangbaai. Poeloe Kelas.** Det hvide, faste Fyr paa Poeloe Kelas NV.-Pynt er nu forandret til et hvidt Blinkfyr, som hver 3 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mørke 2 S.

**Tonkin. Baie d'Along (Halong).** I Baie d'Along ligger en Klippegrund, c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. i Udstrækning med 5 à 9 Fod Vand. 5 Fods Stedet ligger 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 10° Ø. fra Klippen Sulipay. Man skal gaa mindst 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. om denne Grund.

Løbet mellem Ile de l'Union og Ile de la Paix er spærret af Klipper.

En Klippegrund med 13 à 16 Fod Vand ligger i Passe Henriette,  $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. for Klippen Canot. Man bør gaa mindst 2 Kbl. Ø. om Canot.

**Korea. Quelpart S.** En 5 $\frac{1}{4}$  Fv. Grund er funden 1 $\frac{1}{4}$  Kml. SV. t. S. for Mahon Island N.-Pynt og i SØ. t. Ø. fra Burnet Island N.-Pynt. 33° 12' N. Br. 126° 34' Ø. Lgd.

**Japan. Formosa. Pescadore Islands. Makyu Makung. Kelung.** Kelung Havn kan nu søges om Dagen, naar man i Forvejen anmelder det til „Naval Mine Departement.“

Makyu Havn er erklæret i Belejringsstilstand. 23° 31' N. Br. 119° 34' Ø. Lgd.

**The Southern Islands. Volcano Islands.** En Ø. der er dannet ved vulkansk Virksomhed, er opstaaet c. 3 Kml. NØ. for Minami Iwo Jima. Den er c. 2 $\frac{1}{2}$  Kml. i Omkreds, 470 Fod høj og bestaar af Klippe, dækket af Mudder og Aske.

**Seto Uchi. Shimonoseki Strait.** I Shimonoseki Strait er følgende Tønder ombyttet med Lystønder saaledes:

Nakanosu V. Tønde med en sort Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr.

Tobigasu Tønde med en rød Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser; Lys 4 S., Mørke 2 S.

Ozone Tønde med en rød Lystønde, der viser rødt Fyr med En-Formærkelser; Lys 4 S., Mørke 2 S.

Om kort Tid foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

Nakanosu Ø. Tønde ombyttes med en rød Lystønde, der viser rødt Fyr med En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S.

En sort Lystønde Manju Shima, der viser hvidt, fast Fyr, udlægges 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø. fra Manju Shima Ø.-Ende.

En sort Lystønde Kanabuse, der viser rødt, fast Fyr, udlægges 3 $\frac{1}{4}$  Kbl. N.  $\frac{1}{4}$  V. fra Kanabuse Baakefyr.

Moji SV. Tønde ombyttes med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser rødt Fyr med En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S.

En sort Lystønde, Ganryu Jima, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., udlægges c. 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. NØ. fra Ganryu Jima S.-Ende.

Kasaze Tønde ombyttes med en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr.

Toridashi Tønde ombyttes med en rød Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., og faar Navnet Funase Lystønde.

Den tidligere Nakanosu Lystønde faar Navnet Nakanosu Nr. 1 Lystønde.

**Mekari Seto.** En Junk er sunken i 25 Fod Vand i det Ø.-lige Indløb til Mekari Seto, c. 1 Kml. S.  $\frac{1}{4}$  V. fra Ategi Shima.

**Karantænebestemmelser m. m.**

**Danmark.** Justitsministeriet har den 18de Maj 1905 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Følge foreliggende Meddelelse maa Leith anses som pestsmittet. Som Følge heraf træder Bestemmelserne om Pest i §§ 26—35 i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 i Virksomhed overfor det nævnte Sted.

Endvidere forbydes Indførsel fra Leith af de i den nævnte Bekendtgørelses § 38 ommeldte Genstande (med de sammesteds angivne Begrænsninger) hvorhos i Overensstemmelse med Bekendtgørelsens § 39 paabydes Desinfektion af brugte Klædningsstykker og Sengetøj, der ankommer fra Leith, og hvis Indførsel ikke er forbudt efter nysnævnte § 38.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er i Virksomhed overfor følgende Steder:

Havnene ved Røde Hav, i Ægypten og i Tonkin og Cochinchina samt Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier.

Brugte Klædningsstykker og Sengetøj, hvis Indførsel ikke i Henhold til den oven citerede Bestemmelse i § 24 i Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er forbudt, maa dog kun indføres fra de ovennævnte Steder efter hehørigt at være desinficeret under offentligt Tilsyn.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er i Virksomhed overfor Leith.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1905. — Sø- og Handelsrettsdomme. — En bestyrende Reders Rettighed overfor sine Medredere. — Skonnert „Andreas“ af Marstal. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

**„Dansk Søfartstidende“**

har Telegramadresse „Skibstart, 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.**

(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.

Aktieselskab.

Fra d. 25.—31. Maj.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er antørt.

Torsdag.

Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
 Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 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, anløbende Seiers paa Returen om Lørdagen [Ulv-sund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Maria] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til London [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fægge-sund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Lim-fjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
 Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennømg. Takster.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Island (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.  
 Til Geteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
 Til Königsberg [Chr. IX] Eftm. fra Toldboden.  
 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 [Balduur] 3 Eftm.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals 3 Eftm.  
 Til Horsens, anl. Eheltoft paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
 Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm. (Retur fra Randers Tirsdag).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulv-sund] 9 Aften. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Antwerpen [Jolantha] forv. Eftm.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 8 Morg.  
 Til Geteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82
Danmark.....		68 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	70
Norden.....		90	91
Kjøbenhavn.....		71	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....		79	79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	84	84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	77— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		83	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		96	98
Østasiatisk.....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —121	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Østersøen.....		86	88
Nordsøen.....		25	26
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....	67— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	68
Cimbria.....		—	—
Vestérhavet.....		97	102
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		20	28
Foren. Bugser-Selsk.....		59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	64
Dansk-russisk Dampsk.....		93	94
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — .*		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....		118	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	125
Handelsbank.....	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Helsingørsk Jærnsk.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	191— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	190	190 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 23. Maj 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Maj 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.40
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.20
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 26,000, „Union“ 2,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Dannebrog“ 20,000, „Norden“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Østas. Komp.“ 204,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# W. B. Dick & Co.

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

**Dicks** bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
Leverandører til Verdens største Dampskiberederier.  
**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.



**Taylor's**

**patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.**

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, **Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**F. C. GAMST & SØN,**

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Odense Skibsværft.

Grundareal c. 10,000 □ Al. med paastaaende Smedie- og Snedkerværksted, nyopført Kontor- og Maskinbygning, 2 Beddinger, hvoraf en er overbygget, samt øvrige Lager- og Maskinbygninger, er til Salg.

Værftet er indrettet efter alle Nutidens Fordringer med Dampkraft til Blok-, Baand- og Rundsav samt Afretter- og Høvemaskine, Gravemaskine etc. Elektrisk Lys er installeret over hele Værftet. Henvendelse sker til

**Odense Skibsværft.**

## Paa Søkort-Arkivet

sælges: Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe, der ere tildelte Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 17. Udgave. Marts 1905.

Udgiven efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Pris: Kr. 1,20.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus. 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 20. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**

t. T. Formand.

**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.

## DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

## 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.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kænre Baaden.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## ELI OHLIN

C. Sørensens Eftf.

Urmager.

Nyhavn Nr. 7, ved Kongens Nytorv.

Start Lager af

Guld-, Sølv-, Marine- og Stueure,  
Kikkert, Barometre,  
Termometre, Brillers samt Kæder.  
Reparationer udf. billigt.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsproviantsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

## J. Melander.

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: afslappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortøldet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.  
124.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:  
Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse:  
Cøpensure

Telefon-Nr.  
42

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b> Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning 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. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 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>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> 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 begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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. Får vandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbansspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa- ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lods-penge 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.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den ny Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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 staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufor nøden.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørgeres af Ladringsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper ufor nøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 50 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, 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.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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 1/10 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst-siden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tændebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**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.

**Kjøbenhavns**  
**Flydedok og Skibsværft.**  
Filiat: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.  
Maskin- og Skibsbyggeri.  
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**De private Assurandører** lim.  
i Kjøbenhavn  
tegnar 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.

**J. KOEFOED**  
Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

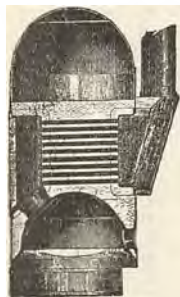
**C. HANSEN,**  
GJØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILE STRÆDE 84.  
Telef. 19,546.  
Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



# PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikant af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Eng-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

**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“.

Enhver Sømand bør eje

**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

at

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**Aalborg mek. Værksted**  
P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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“.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*Forlang altid*

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Juni 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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 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. 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**  
**SELVHÆRDEDE 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  
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 Skrucaksler, 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.

## 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: C'seifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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:

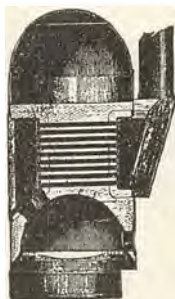
Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

## 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 Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

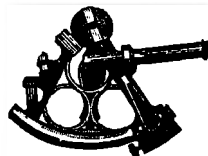
Læge H. C. Lund.

**Hud- og  
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Trædes 12—9, 8—8 Alten. Søndag 0—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Nissen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120.



Med CERTIFICAT.

95 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 31/1903, afsagt d. 24. Maj 1905. D'Hrr. Hecksher & Søn, her, som Agenter for det engelske Dampskib „Castanos“ mod Handelsfirmaet Kopp & Clausen.

Det engelske Dampskib „Castanos“, hjemmehørende i Cardiff og ført af Kaptajn Pyves, med en Netto Tonnage af 1,920 RegisterTons, afgik sidst i Oktober 1902 fra Galveston i Nordamerika med en Ladning paa c. 4,150 Tons, hvoraf c. 100 Tons Mel i Sække (1,000 Sække), c. 150 Tons Bomuld i Baller (633 Baller) og c. 3,900 Tons Bomuldsfrøkager i Sække (c. 36,000 Sække). Af disse Varer var de 1,000 Sække Mel, de 633 Baller Bomuld og 12,850 Sække Bomuldsfrøkager, hvilke sidste udgjorde c. 1,600 Tons, ialt altsaa c. 1,850 Tons, bestemt her til Kjøbenhavn, som Skibet først skulde anløbe, medens Resten (c. 23,200 Sække Bomuldsfrøkager) derefter skulde losses i Aarhus. Varerne hertil, hvoraf Bomulden af Skibets Agenter her skulde afsendes videre til Rusland, medens Melet var bestemt til et og Bomuldsfrøkagerne til ni forskellige Firmaer her, var alle indladede i Skibets Lastrum Nr. 1 og 4 (Melet og Bomulden øverst), medens Bomuldsfrøkagerne til Aarhus (bestemt til fem forskellige Modtagere der) var anbragt i Lastrummene Nr. 2 og 3, men 1,750 Sække af dem dog underst i Lastrum Nr. 4. — Det er givet, at der var en Luge til Lastrum Nr. 1 paa 24' × 14' og til de 3 andre Rum 3 Luger hver paa 26' × 14', at de 4 Lastrum havde et Rumfang: Nr. 1 af c. 57,866, Nr. 2 af c. 60,238, Nr. 3 af c. 47,800 og Nr. 4 af c. 49,753 Kubikfod, og at der var et tidssvarende Dampspil samt en Lossebom vel hver Luge, foruden at der skulde kunne anbringes ekstra endnu et Hejseapparat ved hver af disse.

Skibet ankom hertil Fredag d. 28. November 1902 Kl. 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Fm. og blev beordret ind i Frihavnen, hvor dets Lossegrejer skal have været bragt i Orden til Kl. 1 Eftm. Losningen begyndte Lørdag d. 29. Kl. 7 Fm. og fortsattes paa med Undtagelse af Søndag d. 30. Novbr., da der ikke arbejdedes, hver Dag fra Kl. 7 Fm. til 6 Eftm. med de sædvanlige Maaltidsafbrydelser: 9 Arbejdstimer hver Dag, til den blev afsluttet her Lørdag d. 6. Decbr. Kl. c. 3 Eftm., hvorpaa Skibet afgik til Aarhus, hvor Ladningen dertil blev lossen i Dagene fra Mandag d. 8. til d. 11. Decbr. — Under Losningen her blev der de 4 første Arbejdsdage arbejdet med 2 Hold ved hver af de 2 Luger, men de 3 sidste Dage med 3 Hold ved Luge Nr. 1 (Losningen af Luge Nr. 4 var bleven færdig Fredag d. 5. Decbr.) og var der de sidste to Dage af Losningen her endvidere anbragt 2 Hejseapparater ved Luge Nr. 1 (iøvrigt var det i Skibets Dagbog anført, at Losningen i de senere Dage særlig ved Luge Nr. 1 blev stoppet gentagende en kort Tid ad Gangen, uden at det ses af hvilken Grund).

Firmaet Hecksher & Søn, der var Danperen „Castanos“'s herværende Agenter, havde Mandag d. 1. Decbr. tilstillet de forskellige Ladningsmodtagere en Skrivelse gaaende ud paa, at de i Følge deres Konnossementer var pligtige at lade Losningen foretage saaledes, at der aftoges mindst ialt 750 Tons pr. Dag, og at Skibets Losning her — da Lasten hertil ikke udgjorde 1,850 Tons — saaledes, selv om man ikke regnede Fredag d. 29. Novbr. med, skulde være sluttet senest Tirsdag d. 2. Decbr. Middag, men at Kaptajnen, da der i Følge Certepartiet var forbeholdt 8 løbende Dage for hele Ladningens (de c. 4,150 Tons) Losning, var villig til at gaa ind paa, at Liggedagene her beregnedes indtil Onsdag d. 3. Decbr. Middag, saafremt d'Hrr. gik ind paa at have Losningen endt da eller at betale Overliggedagspenge for eventuelt overskydende Tid, hvorimod hans og Skibets Ret forbeholdtes i alle Maader, derunder til at søge Dækning i Ladningen, hvis d'Hrr. ikke tiltraadte dette Forslag. — Den 2. Decbr. svarede Handelsfirmaet Kopp & Clausen, der hørte til Modtagerne af Bom-

uldsfrøkagerne, at da det efter Oplysninger fra Frihavnen havde vist sig, at „Castanos“ efter den Maade, hvorpaa Lasten var stuved, langt fra var i Stand til at losse 750 Tons pr. Dag, og da de næppe kunde være pligtige at tage hurtigere imod, end Skibet kunde levere, maatte de protestere mod, at de gjordes ansvarlige for eventuelle Overliggedage efter den opstillede Beregning, idet de fra Skibets Ankomst havde været og fremdeles var i Stand til uden Ophold at tage imod, hvad Skibet kunde levere. — Ved Skrivelse af 4. Decbr. opfordrede Firmaet Hecksher & Søn under Paaberaelse af, at „Castanos“'s Liggedage var udløbne, Ladningsmodtagerne her til at deponere Overliggedagspenge med 32 £ pr. Dag, idet de bemærkede, at der ikke fra Skibets Side havde været noget til Hinder for Losning om Natten, og henstillede, at det i alt Fald skete i den resterende Tid — hvad der dog ikke blev Tilfældet —, samt udtalte, at Retten efter Sølovens § 156 vilde blive benyttet, saafremt det fordrede Depositum ikke blev ydet. — Da dette ikke skete, oplagde „Castanos“'s Kaptajn 200 Sække Bomuldsfrøkager som Sikkerhed. Der blev imidlertid derpaa truffet en Overenskomst, hvorved de 200 Sække frigaves, og det før nævnte Firma Kopp & Clausen paatog sig paa de herværende Ladningsmodtageres Vegne at modtage Søgmaal til Afgørelse af Spørgsmaalet om Berettigelsen af Skibets Fordring paa Overliggedagspenge.

Firmaet Hecksher & Søn paastævnedes derefter som Agenter for „Castanos“ d. 27. Marts 1903 nærværende Sag, hvorunder de har paastaaet Firmaet Kopp & Clausen dømt til at betale Overliggedagspenge for 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag à 32 £ pr. Dag med 112 £ eller (beregnet efter Kurs 18,20) 2,038 Kr. 40 Øre med 5 pCt. Rente fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, idet Sagsøgerne har fremhævet, at der var medgaaet 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag til Losningen eller, naar Søndagen d. 30. November ikke medregnedes, dog i alt Fald 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag, og at der, da Losningen her skulde, som tidligere anført, have været fuldført i 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag, saaledes i Virkeligheden var paaløbet 5 Overliggedage, men at Kaptajnen under Hensyn til den ligeledes omtalte Anførsel paa Certepartiet om 8 løbende Dage til Losning af hele Ladningen, som han fremdeles var villig til at gaa ud fra, og hvoraf der, som nævnt, kun var medgaaet 4 Dage i Aarhus, vilde nøjes med den paastaaede Godtgørelse for 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag. — De Indstævnte har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger. De har i saa Henseende, ligesom i den ovennævnte Skrivelse af 2. Decbr. 1902 anført, paaberaabt sig, at alt, hvad Skibet kunde levere, var bleven modtaget uden Ophold, men at Skibet langt fra havde kunnet levere de omtalte 750 Tons pr. Dag, navnlig fordi Ladningen hertil kun havde været anbragt i de to Lastrum, ikke, som det maatte ventes, øverst i alle 4 Lastrum, men tillige fordi der kun havde været én Lossebom ved hver Luge. Som Ladningen var anbragt, kunde der i alt Fald efter deres Formening ikke regnes med mere end Losning her af højst 375 Tons pr. Dag, og den maatte saaledes, ganske bortset fra alle andre Omstændigheder, derunder at der kun var 1 Lossebom ved hver Luge, mindst have taget 5 Dage, og da den faktisk kun tog 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dag, kunde der saaledes i alt Fald højst blive Tale om 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Overliggedag, hvorfor de Indstævnte ogsaa subsidiært har paastaaet sig kun dømt til at betale enten 48 £ eller 873 Kr. 70 Øre eller et af Retten fastsat Beløb.

Som Bevis for, at Losningen ikke kunde være foregaaet hurtigere, end det skete, har de Indstævnte særlig paaberaabt sig en efter deres Begæring ved tvende af Retten udmeldte Mænd paa Grundlag af de foreliggende Forhold foretagen Skønnsforretning. I denne Forretning, der er dateret d. 4. Decbr. 1902, udtalte de to Mænd, at Losningen af den dem opgivne Ladning fra Lastrummene Nr. 1 og Nr. 4 med 1 Lossebom og 2

Hold ved hver Luge vilde, naar Ladningen ikke fandtes beskadedet, og Vejret ikke lagde Hindringer i Vejen (hvorom der ikke har været Tale) efter deres Skøn med en Arbejdstid — som i Frihavnen — af 9 Timer pr. Dag tage 6 Dage for Lastrum Nr. 4 og  $7\frac{3}{4}$  Dag for Lastrum Nr. 1.

I de af „Castanos“s Kaptajn underskrevne, i det hele trykte og enslydende Konnossementer, hvis Forskrifter Ladningsmodtagerne i Følge Indholdet underkastede sig ved at modtage Konnossementerne, som om de var underskrevne af dem selv, indeholdtes der særlig følgende Bestemmelser med Hensyn til Losningen, hvilke Sagsøgerne, som allerede omtalt, har paaberaabt sig: Skibet skulde være berettiget til at paabegynde Losningen umiddelbart efter Ankomsten; Godset skulde tages fra Skibets Takkel, lige som det faldt for under Losningen, og Kaptajnen skulde, hvis det ej skete, være berettiget til at klarere og landsætte det i Pakhus eller paa Bolværk for Modtagerens Regning og Risiko uden forud given Underretning. Hvis der ikke var Mulighed for at gøre dette, skulde den, der ikke modtog sine Varer behørig, betale Overliggedagspenge, saaledes at Skibet indtil Betalingen havde Sikkerhed i Godset. Ladningen skulde modtages uafbrudt Dag og Nat, Søn- og Helligdage, uden Ophold og uden Hensyn til Kutymmer. Ekspeditionen af Leveringerne skulde besørges af Skibets Agenter for Ladningsmodtagernes Regning og Risiko, og hele Ladningen skulde modtages efter et Forhold, der tilstedede, at Skibet lossede ikke mindre end 750 Tons (à 2,240 lbs.) pr. Dag paa 24 Timer, eller ogsaa skulde der betales Overliggedagspenge til Skibet for hver løbende Dag, som Skibet blev opholdt, med 4 d. pr. Netto Reg-ton ( $1,920 \times 4 \text{ d.} = 32 \text{ £}$ ). Hvis Modtageren af den øverste Del af Ladningen ikke aftog samme saa hurtig, at der leveredes de øvrige Modtagere tilstrækkelig Tid til at aftage deres Gods behørig, skulde disse kunne gøre hine ansvarlige for de derved foraarsagede Overliggedagspenge. Alt Gods skulde leveres over Pakhus til Sortering af Mærker og Tal, og Levering direkte fra Skib til Jærnbanevogne og andre Vogne eller til Lægtene o. s. v. kunde ikke forlanges af Modtagerne, idet det derimod stod Skibet frit at tilstede saadant, hvis det lod sig gøre uden Ophold for samme.

Det er under Sagen oplyst, at de 633 Baller Bomuld og de 1,000 Sække Mel samt 1,826 Sække af Bomuldsfrøkagerne, der blev lossede her fra „Castanos“, foreløbig blev anbragt paa Pakhus i Frihavnen, men at derimod 6,865 Sække Bomuldsfrøkager fra henholdsvis Lastrumene Nr. 1 og 4 blev lossede direkte dels til Jærnbanevogne, dels til andre Vogne, og at 4,241 Sække med saadanne Kager fra de samme 2 Lastrum straks kom om Bord i nogle Sejlskibe, og det er endvidere oplyst, at Frihavnsselskabet i en Skrivelse til en af de herværende Ladningsmodtagere af 20. Decbr. 1902 udtalte, at naar Losningen fra „Castanos“ var gaaet saa meget hurtigere i Aarhus, hvor der var blevet lossat gennemsnitlig adskillig flere Sække Bomuldsfrøkager pr. Hold om Dagen end her, da var det bl. a. begrundet i, at Ladningstiden dér var en Time længere pr. Dag, at Ladningen ikke dér skulde fordeles til saa mange Modtagere som her, samt i, at der her var bleven lossat saa mange Sække til Vogne og til smaa Sejlere, hvilke sidste sjældent kunde tage mod mere end 400 Sække pr. Hold om Dagen, medens en Jærnbanevogn i Almindelighed kunde læsse c. 800 Sække pr. Hold om Dagen, og udtalte Selskabet tillige, at hvis der ikke fra forskellige herværende Modtagere Side var bleven lagt Hindringer i Vejen ved forskellige Krav i saa Henseende ved Varernes Levering, vilde Losningen kunne have været besørgt langt hurtigere her i Frihavnen end i Aarhus.

Efter alt hvad der foreligger under Sagen, maa Retten være af den Mening, at Sagsøgernes Paastand bliver at tage til Følge. Foreløbig bemærkes det, at de

Indstævnte ikke ses at have været berettiget til; som af dem anbragt, at gaa ud fra, at Ladningen hertil vilde være anbragt øverst i alle Skibets 4 Lastrum. Men ganske bortset derfra og uanset den ovenomtalte Skønsforretning, maa det, da Losningen af de til Aarhus bestemte Varer, der i Virkeligheden efter det fremkomne udgjorde c. 2,400 Tons, kun medtog 4 Arbejdsdage à 10 Arbejdstimer, antages, at Varerne hertil, der efter det fremkomne kun udgjorde henved 1,800 Tons, og som for Skibets Vedkommende i det hele foregik under de samme Forhold som i Aarhus, kunde have været udlossede i alt Fald i  $3\frac{1}{2}$  Arbejdsdage à 9 Arbejdstimer, naar de var bleven modtaget med fornøden Hurtighed, og der synes ikke at kunne være nogen Tvivl om, at Forsinkelsen, som af Frihavnsselskabet fremhævet, hidrørte fra, at den største Del af Varerne her blev leverede direkte til Vogne og Sejlere, hvortil Skibets Kaptajn ikke ses at have givet sit Samtykke (at nogle af Varerne var Bomuldsballer, kan ikke antages at have haft videre Betydning).

Da Skibets Losning her nu i Virkeligheden, selv naar der helt ses bort fra Fredagen d. 28. Novbr. Eftm. og fra Søndagen d. 30. s. M., maa siges at have medtaget 7 Dage (Lørdag d. 6. Decbr. bliver at regne for en hel Dag), maa der altsaa derefter tilkomme Sagsøgerne den fordrede Godtgørelse for  $3\frac{1}{2}$  Overliggedage. Det bliver derefter unødvendigt at komme ind paa, at de Indstævnte aldeles ikke ses at have taget noget Hensyn til de oven omtalte Bestemmelser i Konnossementerne, om at Losningen skulde begynde straks efter Skibets Ankomst, og at den skulde foregaa tillige om Søndagen samt baade Nat og Dag — under hvilken Forudsætning Fordringen om Losning af 750 Tons pr. Døgn maatte antages at kunne have været opfyldt, ligesom det ogsaa bliver unødvendigt at komme ind paa, hvilken Betydning det maatte have, at Kaptajnen ikke ses at have ladet fremsætte noget Krav om at efterkomme disse Bestemmelser, særlig heller ikke Bestemmelsen om Natarbejde, før i den oven omtalte Skrivelse af 4. Januar 1903, og at Konnossementerne henviser til Lovene for „Skibets“ Flag, hvad ingen af Parterne har omtalt under Sagen. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at burde betale med 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 61/1903, afsagt d. 24. Maj 1905. D'Hrr. Farrer, Groves & Co. i London som Redere for S/S. „Bardsey“ mod P. Troensegaard herstedes.

I Henhold til Stævning af 8. Septbr. 1903 har d'Hrr. Farrer, Groves & Co. i London som Redere for Dampskibet „Bardsey“ paastaet Indstævnte, Hr. P. Troensegaard som Indehaver af „Toldbodmøllen“ herstedes dømt til for et med nævnte Dampert til ham her ankommet Parti Hvede paa 8,000 bushels (Fragt à 4 d. pr. 60 lbs., ialt Kr. 4,773.26) og et Parti Mel paa 250 Sække (Fragt deraf Kr. 603.78), af hvilken Fragt var betalt 4,000 Kr., at betale dem til Rest 1,377 Kr. 4 Øre. Dog har de under Sagen erkendt, at der derfra bør gaa 484 Kr. 60 Øre som den Indstævnte tilkommende Del af Overskudet ved Salg af nogle Varer, som der under Losningen var bleven lagt Beslag paa til Sikkerhed for et Sagsøgerne i Overliggedagspenge tilkommende Beløb af 1,322 Kr. 78 Øre, af hvilke Varer 100 Sække Hvede tilhørte Indstævnte, og Sagsøgernes endelige Paastand gaar saaledes ud paa, at Indstævnte skal betale dem 892 Kr. 44 Øre med 5 pCt. Renter fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. Indstævnte har erkendt, at han skyldte Sagsøgerne de anførte 1,377 Kr. 4 Øre i Restfragt, men han har gjort gældende, at den stedfundne Beslaglæggelse og det skete Salg af de omtalte 100 Sække Hvede var ganske uberettiget, og han har derfor krævet, at Brutto Udbyttet deraf, 1,147 Kr. 82 Øre, fragaar i det nævnte Restfragtbeløb, og at han altsaa frifindes mod at betale 229 Kr.



22 Øre uden Renter og saaledes, at der tillægges ham Sagsomkostninger.

Under Sagen foreligger der følgende: Den 1. Avgust 1902 blev der i London oprettet et Certeparti mellem d'Hrr. Farrar, Groves & Co. som Ejere af „Bardsey“, der opgaves at maale 2,180 Netto Tons, og d'Hrr. Simpson, Spence & Young som „chartering agents“ for et Selskab i New Jersey, The Texas Transport & Terminal Co., i Følge hvilket „Bardsey“, der da var paa Vej til Brasilien, hen paa Efteraaret i New Orleans eller en Havn i Nærheden skulde for det nys nævnte Selskabs („The said charterers“) Agenter der indtage en fuld Ladning Hvede, Majs eller andre Varer efter Selskabets Bestemmelse til Danmark for en Fragt af 13 sh. pr. Ton. I Certepartiet var det bestemt, at „charterers“ skulde lade og stuve for egen Regning, men under Ledelse af Skibets Kaptajn og uden selv at have Ansvar for urigtig Stuvning, og at d'Hrr. Simpson, Spence & Young, som skulde oppebære en vis Kommission, skulde betale alle Losningsafgifter og Omkostninger i Lossehavnen, hvor Damperen skulde „konsigneres“ til det omtalte Selskabs Agenter her. Der skulde beregnes 20 løbende Dage (Søn- og Helligdage fraregnet) for „charterers“ til Ladning og Losning, og Ophold derud over skulde godtgøres med 4 d. pr. Netto Reg.-Ton pr. Dag. Kaptajnen skulde derhos underskrive Konnossementerne som forevist uden Henvisning til Certepartiet, men ogsaa uden Præjudice for dette.

Skibet ankom i Oktober 1902 til New Orleans, hvor det derpaa — som det maa antages efter Foranstaltning af det nævnte Selskabs Agenter — i sine 5 forskellige Lastrum (foruden i Agterpeaken) fra adskillige Afladere indtog en Ladning paa ialt 5,028 Tons til 26 forskellige Modtagere, og for hvilken der udfærdigedes 58 Konnossementer. Blandt Varerne var der c. 28,000 Sække Bomuldsfrøkager, 48,000 Sække Hvede, 850 Sække Mel, 800 Baller Bomuld, 325 Sække Frø, 22 Baller Fjer og over 4,100 Stykker og Bundter af forskellig Slags Træ. Medens der i Lastrummene Nr. 1 og 5 omtrent kun var Bomuldsfrøkager (c. 9,300 og c. 8,860 Sække) af mange forskellige Mærker og Numre, befandt de 48,000 Sække Hvede sig underst i Lastrummene Nr. 2, 3 og 4, saaledes at der i Lastrummene Nr. 2 og 4 oven over dem var c. 4,500 og c. 5,360 Sække Bomuldsfrøkager og derforuden i disse 3 Lastrum de forskellige andre nævnte Slags Varer. Den 29. Oktober afgik „Bardsey“ fra New Orleans, og Skibet ankom Lørdag d. 29. Novbr. 1902 til Kjøbenhavn, der var blevet opgivet som Bestemmelsssted.

Den 14. Novbr. havde de oven nævnte „chartering agents“, Simpson, Spence & Young, fra London tilskrevet d'Hrr. Hecksher & Søn her, at „Bardsey“ var afgaaet fra New Orleans d. 29. Oktbr. og anmodet dem om at varetage Texas Transport & Terminal Co.'s Interesser med Hensyn til denne Damper, idet de tilstillede Hecksher & Søn det originale Manifest, en Kopi af Certepartiet, som havde Paategning om, at der var 5½ Dag tilovers til Ladningens Losning, Ladningscertifikat o. s. v. samt bad dem om at indkassere Fragterne etc. og i det hele varetage Befragternes Interesser, derunder at Skibet blev losset indenfor dets Frist.

Da Skibet var ankommet hertil, gik det efter Ordre fra Hecksher & Søn ind i Frihavnen. Det var, som anført, Lørdag d. 29. Novbr. Mandag d. 1. Decbr. Kl. 12 Middag begyndte Losningen, som det er udtalt i Stævningen: „efter truffen Overenskomst med Modtagerne“. Da Ladningen i Følge Konnossementerne skulde losses med mindst 750 Tons pr. Døgn, havde alle Modtagerne tilsammen  $6\frac{2}{3}$  Liggedage at regne med  $\left(\frac{5,028}{750}\right)$ , og Losningstiden udløb derefter, naar Søndag (d. 7. Decbr.) ikke medregnedes, Tirsdag d. 9. Decbr. Kl. 9 Fm., hvad der er Enighed om. Hvorledes Losningen nærmere foregik i det enkelte, er ikke omtalt, men det er givet, at Varerne

i alt Fald for en meget stor Del, særlig Bomuldsfrøkagerne, blev sorterede efter Numre og Mærker i Skibet for at leveres direkte til andre Fartøjer og til Vogne m. m., medens kun en mindre Del af Varerne kom paa Pakhus. — Lørdag d. 6. Decbr. tilstillede d'Hrr. Hecksher & Søn samtlige Ladningsmodtagere en Skrivelse, hvori de mindede disse om, at de i Følge deres Konnossementer var pligtige at foretage Losningen saaledes, at der aftoges mindst 750 Tons pr. Dag, og i en ny Skrivelse til Ladningsmodtagerne af Mandag d. 8. Decbr. erindrede Hecksher & Søn dem om, at Liggedagene udløb d. 9. Decbr. Kl. 9 Fm., og at Kaptajnen, hvis Skibet ikke blev udlosset rettidigt, fordrede Overliggedagspenge i Henhold til Konnossementerne.

Losningen sluttedes først Onsdag d. 10. December Kl. 8 Eftm. Den nævnte Dag blev der efter Begæring af Hecksher & Søn oplagt paa Pakhus i Frihavnen til Sikkerhed for paaløbende Overliggedagspenge 100 Sække Bomuldsfrøkager og 100 Sække Hvede, hørende til Skibets Ladning, og d. 12. December tilskrev Hecksher & Søn samtlige Ladningsmodtagere, at der tilkom Skibet Overliggedagspenge for 2 Døgn med 72 £ 16 sh. ( $2,180 \times 4 \text{ d.} = 36 \text{ £ } 8 \text{ sh. pr. Døgn}$ ) eller à Kurs 18.17, 1,322 Kr. 78 Øre, at de maatte betragte samtlige Modtagere som i Forening ansvarlige for dette Beløb, og at de derfor opfordrede dem til i Henhold til Sølovens § 155 at betale eller deponere Beløbet, idet de forbeholdt Skibets Ret til i modsat Fald at holde sig til de oplagte Varer. — Da der dog ikke skete nogen Indbetaling, og da Forhandlingerne i længere Tid ikke førte til nogen Ordning, lod Rederne, d'Hrr. Farrar, Groves & Co., de oplagte Varer sælge ved Auktion d. 16. Juli 1903, hvorved der udkom et Brutto Provenu af de 100 Sække Hvede paa Kr. 1,147.82 og af de 100 Sække Bomuldsfrøkager paa Kr. 1,466.34, og efter Dækning af samtlige Udgifter og af det nævnte Beløb i Overliggedagspenge, blev et Overskud tilbage paa 1,059 Kr., hvoraf der forholdsvis godskreves de 100 Sække Hvede, som tidligere anført, 484 Kr. 60 Øre, hvorved, som ligeledes omtalt, det under nærværende Sag indtalte Restfragtbeløb er nedgaaet til 892 Kr. 44 Øre.

De nævnte 100 Sække Hvede var nemlig, som tidligere omtalt, en Del af de Indstævnte, Hr. Troensegaard, tilkommende 8,000 bush. Hvede, og er det under Sagen oplyst, at dette Parti Hvede først blev klart til Losning i Løbet af Mandag d. 8. Decbr. 1902, og at Losningen deraf, der skete til en Indstævnte tilhørende Pram, som allerede fire Dage forinden havde ligget klar paa Siden af Damperen til Modtagelse deraf, skønt den paabegyndtes straks efter Partiets Fremkomst og skal være bleven fremmet saa hurtigt, det lod sig gøre, først blev afsluttet d. 10. Decbr., paa hvilken Dag de 100 Sække af Partiet blev oplagt paa Pakhus.

Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Indstævnte, for det Tilfælde at Sagsøgernes Paastand maatte blive tagen til Følge af Retten, uanset at han efter sin Paastand havde været uden al Skyld i Losningens Forsinkelse, nemlig hvis det maatte blive antaget, som paastaat, at samtlige Ladningsmodtagere var solidarisk ansvarlige for Overliggedagsgodtgørelsen, saa at Rederiet havde været beføjet til at beslaglægge de 100 Sække af hans Hvede, har erklæret, at han da agtede at søge Regres for sit Tab derved hos de øvrige Ladningsejere, og at han i den Anledning straks lod Sagsanlæg forkynde for flere af dem, derunder ogsaa for d'Hrr. Hecksher & Søn, der skal have modtaget c. 460,000 lbs. Bomuldsfrøkager af Ladningen — uden at det ses om paa egne eller andres Vegne —, idet han opfordrede dem til at lade møde under Sagen, hvad et Par af dem ogsaa ses at have gjort, men uden at fremkomme med nogen som helst Udtalelse.

I de omhandlede Konnossementer, som maa antages alle at have været udfærdigede med Brug af trykte Blanketter, der i det hele var enslydende og forsynede



med det omtalte Texas Comp.'s Stempel samt underskrevne paa Kaptajnens Vegne af Texas Kompagniets Bestyrer i New Orleans og endvidere forsynede med Henvisning til Hecksher & Søn som Agenter her, var det bl. a. udtalt, at Skibet skulde være berettiget til at begynde Losningen straks efter Ankomsten, og at Godset skulde tages fra Skibets Takkel, saa snart det kom for under Losningen, idet Kaptajnen eller Skibets Agent i andet Fald skulde have Ret til at landsætte Godset og anbringe det i Pakrum, Pramme eller paa Kaj uden foregaaende Underretning for Modtagernes Regning. Det var derhos udtalt, at hvis Godset ikke modtoges som foreskrevet, og der ikke var Lejlighed til at losse det i Pakhus eller paa Kaj uden Ophold, skulde Modtagerne betale Overliggedagspenge for saadant Ophold og Damperen have Sikkerhed „i saadant Gods“. Ladningens Konsignatarer skulde modtage Ladningen Dag og Nat, Søn- og Helligdage uden Afbrydelse og uden Hensyn til nogen Kutyeme i Havnen. Ekspeditionen af Ladningens Levering skulde foretages af Damperens Konsignatarer for Ladningsmodtagernes Regning og Risiko. Hele Ladningen skulde modtages af Konsignatarerne efter et Forhold, som tilstedede, at Skibet kunde losse 750 Tons (à 2,240 lbs.) pr. Dag paa 24 Timer, og skulde der i andet Fald betales Overliggedagspenge for hver løbende Dag, Skibet blev opholdt, med 4 d. pr. Netto Reg.-Ton. Hvis Modtagerne af den højere liggende Ladning ikke aftog deres Gods saaledes, at de levnedes Modtagerne af den øvrige Del af Ladningen tilstrækkelig Tid til at aftage deres Gods indenfor den fastsatte Frist, var disse sidste berettigede til at protestere og gøre de først nævnte ansvarlige for de derved bevirkede Overliggedagspenge. Var Konsignatarerne ikke rede til at modtage deres Gods straks i deres Tørn, havde Kaptajnen Ret, men var ikke forpligtet til at losse nævnte Gods paa Kaj eller paa anden Maade for deres Regning og havde Sikkerhed „i saadant Gods“ for Udgifterne. Alt Godset skulde leveres over Pakhus til Sortering efter Mærkerne, og ingen Levering direkte fra Skib til Vogne, Jærnbanevogne, Lægtene etc. kunde forlanges, idet det alene stod Kaptajnen eller Agenten frit at tilstede det, hvis det lod sig gøre uden Ophold for Skibet. Endelig var det i Konnossementerne udtalt, at Ladningskonsignatarerne ved at modtage Konnossementerne samtykkede i og var bundne ved alle dennes Forskrifter, som om de selv havde underskrevet dem uden Hensyn til Forskrifterne i Lossehavnen.

For saa vidt Indstævnte under Sagen har gjort gældende, at hans Frifindelse allerede maatte blive en Følge deraf, at han havde modtaget Konnossement paa de omtalte 8,000 bushels Hvede forsynet med den Paategning af Hecksher & Søn: „Kan udleveres til Toldbodmøllen eller Ordre“, idet Skibets Ret til at holde sig til disse Varer og dets Søpanteret i dem, jfr. Sølovens §§ 276 & 277, dermed maatte være bortfalden, da findes der ikke, som Forholdet forelaa, at kunne gives Indstævnte Medhold i hans Anbringende derom. Ej heller findes der at kunne gives Indstævnte Medhold i, at Skibet i Virkeligheden ikke selv havde kunnet udlevere Ladningen tilstrækkelig hurtig, thi om det end maatte have været saa, som under Sagen anbragt, at de forskellige Mærker Bomuldsfrøkager kun havde været mangelfuldt betegnede og separerede og i alt Fald delvis blandede mellem hverandre, og at Styrmandene derfor ikke straks havde haft rigtig Røde paa, hvor de fandtes i Skibet, kan det dog ingenlunde anses for godtgjort, at Losningens Forsinkelse hidrørte derfra. Under Sagen maa det tværtimod anses for konstateret, hvad formentlig ogsaa er erkendt ikke blot fra Sagsøgernes, men ogsaa fra Indstævntes Side, at Losningens Forsinkelse væsentligere skyldtes Modtagerne af de mange Partier Bomuldsfrøkager, der som sædvanlig krævede Sortering efter Mærker om Bord og Levering til Jærnbane, Vogne eller Fartøjer, i hvilken Henseende henvises til, at Fri-

havnsselskabet i en Skrivelse af 14. November 1903 har udtalt, at det vilde have været samme muligt ved fortsat Indlægning i Pakhus, altsaa uden Afbrydelse for at losse paa Vogne og omlade til Smaafartøjer, at modtage mindst 1,000 Sække Bomuldsfrøkager pr. Hold pr. Dag paa 10 à 11 Timer, medens der i samme Tid kun kunde leveres højst 700 og 500 Sække henholdsvis til Vogne og Sejlere, og at altsaa alle „Bardseys“ Lastrum kunde have været udlosset inden den fastsatte Tid, hvis der udelukkende var sket Indlægning paa Pakhus af Varerne.

I den som Følge deraf stedfundne Forsinkelse af Losningen maa Indstævnte nu vel, som af ham fremhævet, siges i og for sig at have været uskyldig, men da han ved at modtage Konnossementet selv havde underkastet sig det deri foreskrevne, ovenfor omtalte solidariske Ansvar mellem samtlige Ladningsmodtagere, uanset at Skylden kun paahvilede Modtagerne af den højere liggende Del af Ladningen, vilde han dog, hvor unaturligt han end har ment, at et saadant solidarisk Ansvar var, ikke derfor kunne frigøre sig for samme, og han vilde derfor heller ikke kunne støtte sin Protest mod Beslaglæggelsen af hans Varer paa, at der i Konnossementerne et Par Steder kun var brugt det uklare Udtryk, at Skibet skulde have Sikkerhed „i saadant Gods“ („such goods“). Hele den anvendte Losningsmaade maa imidlertid efter det foreliggende siges at have staaet i bestemte Strid — ikke blot med de Forskrifter i Konnossementerne, hvorefter der skulde losses baade om Natten og om Søndagen etc., hvilke mulig af andre Grunde ikke kunde gennemføres fra nogen af Siderne, men — særlig med den Bestemmelse i Konnossementerne, hvorefter Levering direkte til Vogn, Sejlere etc. kun kunde tilstedes af Kaptajnen eller Agenten, hvis det lod sig gøre uden Ophold for Skibet, og medens det nu vel ikke er oplyst, at Kaptajnen har samtykket deri, idet det overhovedet ikke ses, om han har haft noget med Losningen at gøre, maa den nævnte Fremgangsmaade derimod efter det fremkomne antages at være akcepteret af Skibets Agenter („the consignees of the steamer“), d'Hrr. Hecksher & Søn, der selv modtog nogle af Kagerne, og som endog først d. 6. Decbr. overhovedet ses at have gjort Skridt til at fremskynde Losningen, hvorved bemærkes, at der ikke kan gives Sagsøgerne Medhold i, at de som „consignees“ skulde have været berettigede til at samtykke deri paa samtlige Modtageres Vegne, hvilket ikke kan udledes af Ordene i Konnossementerne: „Ekspeditionen af Ladningens Levering skal foretages af Damperens Konsignatarer for Ladningsmodtagernes Regning og Risiko“. — Under Hensyn dertil findes Indstævnte at maatte være fri for at bære nogen Del af Godtgørelsen for det ved denne Losningsmaade fremkomne Ophold, idet det kun endnu skal anføres, at det ikke kan antages, at han med nogen Nytte kunde have protesteret mod den nævnte Fremgangsmaade.

Indstævntes Paastand vil derfor blive at tage til Følge, dog saaledes at han vil have at betale Renter, og at Sagens Omkostninger hæves.

Kjøbenhavn, d. 1. Juni 1905.

Fra Dansk Dampskibsrederi-Forening er nu udgaaet Meddelelse om, at Den internationale Konference af Dampskibsredere vil blive afholdt i Kjøbenhavn d. 7. og 8. Juni og vil blive aabnet førstnævnte Dag Kl. 1 paa Hotel Phønix.

Dagsordenen for Konferencen vil være:

1. Minimums Frægter i Farten paa Østersøen, Nord-søen og det Hvide Hav.
2. Dannelsen af en international Forening af Dampskibsredere.

Alle Dampskibsredere og Skibsmæglere, der er in-

teresserede i Farten paa Østersøen, Nordsøen og det Hvide Hav, er velkomne som Deltagere i Konferencen.

Bugseringen i Svendborgsund. Ved Svendborg Søassurances Generalforsamling i Februar blev der valgt et Udvalg til at søge tilvejebragt rimeligere Takster for Bugsering i Sundet og eventuelt søge tegnet den fornødne Kapital til Anskaffelsen af en Slæbebaad. Efter hvad „Svendborg Amtst.“ erfarer, har Sydfynske Dampskibsselskab beredvilligt imødekommet en Henvendelse til det om en Nedsættelse af Taksterne; denne Nedsættelse er allerede sket, og den trufne Overenskomst vil uden Tvivl blive godkendt paa den kommende Generalforsamling, og Tanken om Anskaffelse af en Slæbebaad er saaledes opgivet.

Ogsaa med Lodserne har der været forhandlet om en Nedsættelse i Lodspengene, og der er opnaaet en foreløbig Overenskomst indtil de ny Lodstakster foreligger.

Bjærgede Skibsbesætninger. Dampskibet „Kong Inge“, Kaptajn Schiøtt, af Kjøbenhavn, der d. 26. Maj ankom hertil, har i Granton landsat 33 Mand fra Skonnerterne „Pierre“ af Boulogne og „Esperance“ af Dunkerque, der begge i stærk Storm forliste ved Vestmanøerne.

## Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Brd. er atter tiltaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Brd., men nordvestlige Syd for 48° N. Brd. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og Syd og Sydvest for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og tørreste Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyster og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, ogsaa Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de Kanariske Øer optræder Passaten og paa den afrikanske Ryst SV. Monsunen allerede fra Liberia. Fra Kap Palmas til Togo forekommer i Juni ofte Tornados.

I St. Lawrence Bugten paa den amerikanske Side træffer man ofte længe vedvarende østlige Vinde, der bringer fugtigt og koldt Vejr. I Farvandene ved New Foundland og de forenede Staters Østkyst er Vinde mellem S. og SØ. med Taage hyppige. Ved Sydstaternes Kyst forekommer ofte Uvejr med NØ. Vinde; paa Bahama Øerne og ved Florida Vinde mellem NØ. og SØ. (Passat) og ved Meksikos Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlands Banken, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppig naar en Styrke af 8, har man i Juni ikke over 6,5 pCt. Storme, medens der i Januar samme Steds forekommer 37,6 pCt. Størst Stormhyppighed har man i Juni i Bæltet fra 50° N. Brd., 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til

Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linjen: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taagehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer). Syd for 40° N. Brd. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras, saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taage.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Isgrensen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurtighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der indtil d. 18. Maj daglig indløbet talrige Ismeldinger, i Følge hvilke Isen er trængt langt frem mod Syd og Øst indtil 40° N. Brd. og 40° V. Lgd. I St. Lawrence Bugten synes Ismasserne at være noget i Aftagende, men Cabot Strædet var endnu d. 7. Maj opfyldt af Is. Fra Kap Race er der ingen Is meldt siden April.

Damperruter. De forenede Damperruter er i Aar paa Grund af de usædvanlige Isforhold forlagt paa følgende Maade:

Paa Udrejsen styrer man fra 24. April fra Bishop Rock efter Storcirkelbuen til 41° N. Brd., 47° V. Lgd. og sætter derfra Kurs mod Nantucket Shoals Fyrskib.

Paa Hjemrejsen styrer man fra 16. April mod 40° 10' N. Brd., 70° V. Lgd., derpaa langs 40° 10' N. Brd. indtil 47° V. Lgd. og derfra efter Storcirkelbuen til Bishop Rock. Ogsaa Skibe, der gaar Nord om Skotland, bør paa Grund af Isen holde sig til de sydligere Ruter, der er angivet paa Kortet.

## Fragtmarkedet.

Omendskønt der i den forløbne Uge de fleste Steder ikke har været sluttet saa livligt som Ugen i Forvejen, har Hjemfragterne dog ikke alene holdt sig, men stedvis har der endog været betalt lidt højere Rater for Baade af passende Størrelser og Position, saaledes f. Eks. fra Østersøen, La Plata, Kurrachee etc. Den i vor forrige Beretning omtalte Strejke i Azoff Distrikterne er nu endt, men der opstod derefter alligevel ikke noget nævneværdigt Begær efter Tonnage, da Tilførslerne af Korn har været ret ubetydelige. Hvad der for os er af størst Betydning er, at Østersømarkedet er noget bedre, hvilket ikke alene gælder Træfragterne fra Botten, men der er ogsaa mere Begær efter Baade til Korn fra de russiske Pladser, som alle er højere i Ugens Løb. En betydelig Del af den Tonnage, som nu befinder sig i Østersøfarten, er allerede fragtet for længere Tid siden og vil saaledes ikke komme i Betragtning, medens paa den anden Side Ladninger synes at være rigeligere til Stede, og der er saaledes al Udsigt til, at vi nu er over den værste Tid, og at Markedet yderligere vil fæstne sig. Ret naturlig stritter Befragterne af al Magt imod Konference Fragterne, og det er i den sidste Tid jævnlige lykkedes dem at faa Baade til en lille Smule under, men ogsaa kun til lidt under; dog finder Befragtninger til Konference Rater ogsaa Sted. Vi er sikre paa, at mange Købmænd, selv om de kunde, ligefrem ikke vil betale Konference Fragter, for at der ikke fra Redernes Side skal reklameres med saadanne Befragtninger, hvilket jo nemt kunde

forlede andre Befragtere til ogsaa at bevilge Konference Fragt. Der er nu indvarslet til et nyt internationalt Redermøde her i Byen d. 7. og 8. Juni om Minimalfragter fra Botten og Hvidehavet, og dette Mødes Forløb og Beslutninger imødeses med stor Interesse og Spænding, ikke mindst af Købmændene.

Det østlige Marked er stille, og kun Kurrachee har gjort sig bemærket ved lidt livligere Begær og en Stigning til 15/ pr. Juni til udsøgt Havn med Udsigt til at kunne faa mere. Pr. Juli bydes 15/6. Bombay er derimod fiov paa Basis af 13/6. Rispladserne har igen indstillet Befragtningerne, og fra Java sluttet næsten heller intet. Calcutta har fremdeles ingen Brug for „outsiders“ til Evropa, men har sluttet en Del Baade med Kul i de østlige Farvande.

Sortehavet etc. viser næsten ingen Forandringer i Ugens Løb. Der sluttet ikke særlig meget, navnlig ikke for Lastning frem i Tiden, da Høstudsigterne endnu er temmelig ubestemmelige; men Tonen er ret fast. For prompt Lastning har Odessa og Nikolajeff betalt omkring 8/3 for større Baade til udsøgt Havn, 8/9 for mindre N. C. Sidst nævnte Rate er endvidere betalt fra Sulina til Antwerpen eller Rotterdam, 5te Juni Annullering. Azoff har sluttet til 9/6 L. H. A. R. pr. 1/20. Juni, 10/ N. C. Donauen stille for prompt, men pr. Avgust sluttet en enkelt Baad (5,700 Tons) til 10/6 L. H. A. R. For Salt fra Arabat akcepterede en Juni Damp 13/ til St. Petersburg, og for Erts fra Poti er betalt 10/ Rotterdam.

Middelhavet har ikke meget at byde paa. For Erts er betalt 6/3 Villaricos/Dunkerque, 6/9 Grækenland (én Havn)/Rotterdam, 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to Lastepladser, 5/9 Aguilas/Ardrossan, 6/ Glasgow, 9/6 Huelva/Filadelfia eller Baltimore, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 11/6 Aguilas/Glasgow og for Fosfat 7/ Sfax/Antwerpen eller Rouen, 6/3 Bona/London, 7/6 Malmø. Fra Aleksandria sluttet intet, da Turbaadene afgiver tilstrækkelig Rum. Bilbao er nærmest en Smule bedre og har betalt 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tyne Dock, 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro.

Nordamerika er gennemgaaende et meget mat Marked. Kun fra Kanada har der været lidt Begær, og der betales for Planker 35/ à 37/6 fra St. John, 41/3 à 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst, fra andre Pladser i Forhold. I andre Retninger er Forretningen gaaet trevent. Nogle enkelte Dampere placeredes med Stykgods fra New York til River Plate eller Sydafrika i Lumpsum til henholdsvis 17/6 à 18/ og 21/ pr. Ton Dødvægt. For Korn, Bomuld og Fosfat sluttet intet. Golfen har næsten kun Træ at offerere; der sluttet til 80/ (1,400 Stds.) Hamburg og Rotterdam, 82/6 (650 Stds.) West Hartlepool, 86/3 (800 Stds.) Kiel og Lübeck. Paa Netto Charter akcepterede en stor Juni/Juli Baad saa lavt som 9/3 én, 9/6 to Lossehavne U. K. eller Kontinentet. For Dampere i Maanedsfragt er Begæret ringe og Raterne uforandrede.

La Plata Markedet var meget fast for ganske prompte Baade og betalte for saadanne igen 19/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for senere Lastning kan ikke faas over 18/6 pr. Juni, 17/9 à 18/ pr. Juli. Fra Bahia Blanca sluttet der til 18/3 for primo Juli Lastning, men pr. 2den Halvdel og pr. Juli betales kun 17/6 à 18/, og der kan som Regel arrangeres fri Tørn. Buenos Ayres betalte 18/ for en prompt 3,500 Tons Baad til Lissabon.

Østersømarkedet viser, som anført foran, en bedre Tendens, og der er adskillige mindre Stigninger på konstateret. Petersburg byder nu gladelig 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam for prompt Lastning, men pr. senere kan faas 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 3 d. mere. Ligeledes Reval byder 1/ for prompt. Fra Riga er Fragterne for Træ noget bedre, men der mangler endnu lidt i, at de er oppe paa Minimalsatserne. Der findes mindre Partier Korn til 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis London eller Rotterdam, hvilket ogsaa kan opnaas fra Libau, hvorfra der forøvrigt

desuden findes en Del andre mindre Ladninger til forskellige Steder til proportionelle Fragter. De tyske Pladser viser endnu ikke nævneværdige Forandringer, og der er ikke stort andet end Svellelaster at faa. Königsberg noterer uforandret 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam.

Kulfragterne er ad Middelhavet til noget svagere, til Østen er de nærmest en Kende bedre, og i andre Retninger viser de ingen Forandringer af Betydning. Ad Østersøen til har der igen fundet en Række Befragtninger Sted til yderst tarvelige Rater, men Markedet synes nu at have rørt Bunden og at være en lille Smule i opadgaaende Bevægelse, hvilket haardt kan tiltrænges. Fra Østkysten er der sidst sluttet til 3/9 Riga, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/11 Kronstadt, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stockholm, 3/9 Malmø, 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Neufahrwasser, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kjøbenhavn eller første Klassen Provinshavn, 4/ à 4/3 Smaahavne, 4/9 Lissabon, 5/9 à 6/3 Genua, 6/6 Aleksandria. Fra Cardiff har der været sluttet ret livligt til 5/ Kronstadt, 5/9 Gibraltar, 6/ à 6/6 Genua, Frs. 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 6/3 Konstantinopel, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aleksandria, 5/3 Port Said, 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aden, 8/9 Colombo, 7/3 à 7/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere er stadig uforandret flovt, og hvad der sluttet er gennemgaaende til lave Rater, maaske til lavere Rater end paa samme Tid forrige Aar.

Königsberg melder saaledes det samme, som opgivet i forrige Beretning, og navnlig lader det til, at man er lidt forlegen for Skibe til England for Korn.

ab Stolpmünde og Rügenwalde blev der i nogle Dage søgt Skibe for Havre og Rug uden at finde Reflektanter, men der skal nu i de sidste Dage være sluttet et Par Skibe til 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Rug, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Havre, og saaledes placeres endnu nogle mindre Skibe.

ab Colberg har det derimod været meget daarligere, og der blev sluttet 3 Mark for Rug til Danmark, dog 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark til Isefjorden.

ab Stettin skal Markedet være temmelig uforandret. Der noteres bl. a. til Königsberg 40 Pf., Uleåborg 1 Mark pr. F. Cement samt til Riga Sand 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 4 Mark; til Danmark, Sydsverrig c. 3 Mark for tunge Laster.

ab Wismar er det stille, og der er flere fragt-søgende Skibe; sidst skal der dog være sluttet 3 Mark for svært Korn til Sundhavn.

ab Bremen staar det ret fast, og der udbydes ikke faa Ladninger Majs til tyske, svenske og danske Pladser; Fragtmarkedet er i hvert Fald betydelig bedre derfra end fra Hamburg, hvor det dog er nogenlunde taaeligt for Tiden.

ab Kjøbenhavn er desværre ingen Bedring at fremvise; der blev sluttet til Sækkjøbing 10 Øre, Nykjøbing F., Guldborg og Stege 9 Øre, Stettin 3 Mark, alt Majs; Udsigterne for de nærmeste Dage er just ikke lyse.

ab danske Provinshavne er der saa godt som intet; der blev bl. a. sluttet Kallehave/Malmø Hvede 12 Øre.

## Foreningen til Søfartens Fremme.

### Et dansk Skoleskib.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidendes“ Beretning i Numret for 13. April om Generalforsamlingen i „Foreningen til Søfartens Fremme“ findes en Bemærkning om, at der er fremkommen en Plan om Tilvejebringelse af et Skoleskib til Uddannelse af Officerer for Handelsmarinen, og der

tilføjes, at Foreningen betragter Forslaget med den største Velvilje og vil gøre alt muligt for at støtte Bestræbelser i den Retning.

Det har uden Tvivl glædet mange flere end Indsenderen heraf at se disse Bemærkninger fra Foreningens Formand, fordi Tankerne uvilkaarlig ledes hen paa, at Sagen næppe var bleven omtalt ved denne Lejlighed, om ikke der i Forvejen havde været begrundet Haab om Udsigt til, at en Del danske Navigatorer kan komme til at nyde godt af en systematisk Uddannelse i Lighed med den, der i flere Aar er tilbudt Ligestillede i Nabolandene. At den første offentlige Oplysning om, at Spørgsmaalet er under Forhandling, tillige indbefatter Meddelelse om, at denne velsituerede Forening gaar i Spidsen med Løfte om at støtte Sagen, giver Haab om et godt Resultat.

Som bekendt har Firmaet Devitt & Moore af London i flere Aar holdt Læringskibe i Fart mellem denne Plads og Australien, ligesom Norddeutsche Lloyd efter det engelske System har udrustet et stort Sejlskib til i almindelig Fragtfart at uddanne vordende Befalingsmænd for Handelsmarinen. Den fortsatte Drift af disse paa almindelige Forretningsvilkaar udrustede Skoleskibe lader formode, at det finansielle Resultat af dem er tilfredsstillende, og dette er antagelig Aarsagen til, at der for nylig er bygget et lignende Fartøj til Antwerpen.

Forhaabentlig sigter den foran omtalte Bemærkning til et lignende Skoleskib, og dertil vil Foreningens finansielle Støtte sikkert ikke være uden Betydning; thi selv om et saadant Fartøj maa betragtes som et rentabelt Foretagende, saa vil dets hensigtsmæssige Indretning og forholdsvis kostbare Udrustning dog blive en Opgave, som det under vore smaa Forhold ikke kan tænkes, at en enkelt Mand eller Forretning tør indlade sig paa.

Vi har her til Lands mange Eksempler paa store Opgavers Løsning ved forenede Kræfter, og selv om dette Foretagende ikke med Rette kan henføres til de store, saa er det dog en Sag af saa megen Betydning, at den for Sømandsstanden maa kaldes en Livssag; thi ogsaa for Mænd i denne Livsstilling er Kundskaaber Magt, og dette bør Ungdommen i Tide indse. Skal danske Navigatorer vedblive at nøjes med den Forberedelse, som Staten maa forlange af Hensyn til det almenes Vel, da vil vi sikkert inden ret længe komme til at finde os i, at de bliver skudt til Side, og at deres Plads indtages af mere forudseende Nationers Sømand.

Under Dampskibsfartens Udvikling har mange Navigatorer maattet beklage, at deres teoretiske Uddannelse lod meget tilbage at ønske, og samtidig med at Sejlskibe i Langfart aftager, vokser Ulemperne ved, at Sømand — særlig Styrmand som Arbejdsledere — ikke har haft Lejlighed til at tilegne sig den nødvendige Færdighed i det praktiske Arbejde, der hidtil har været Standens Stolthed, og som selv i Dampere vil vedblive at være af allerstørste Betydning. Begge Dele vil Ungdommen bedst kunne tilegne sig i et Fartøj som det tyske Kadet-Skoleskib „Herzogin Sophie Charlotte“, hvor Øvelse i praktisk Arbejde veksler med teoretisk Undervisning efter det i mange Aar prøvede engelske System. Det er en saadan Lærestanstalt, vi følger Savnet af, og forhaabentlig er det en saadan, „Foreningen til Søfartens Fremme har tilsagt sin Bistand.

*Skipper.*

### Ugens Havarier.

Concurrent, Tjalk af Groningen, kom den 26. Maj, paa Rejsen fra Randers til Frederiksstad i Ballast, paa Grund ved Frydenstrand. Flot uden Assistance, tilsyneladende ubeskadiget.

Gungner, Skonnerbrig af Aalborg, kom den 23. Maj paa Rejsen fra Kiel til Hartlepool i Drift, medens det laa til Ankers i Langelands Bæltet og drev op paa Stranden ved Tranekjær. Svitzers har nu bragt Skibet flot.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet Edv. Larsen har for Regning Dampskibsselskabet Poseidon i Esbjerg bestilt en ny Damper hos Porsgrunds mekaniske Værksted. Skibet bliver 850 Tons d. w. med 350 ind. HK., til Veritas højeste Klasse. Det skal afleveres i Maj 1906.

Med Damperen „Fionia“, bygget paa Howaldtswerke i Kiel for Regning Dampskibsselskabet Dan i Kjøbenhavn, foretoges d. 16. Maj en Prøvetur, hvis Resultater var i Overensstemmelse med de kontraherede Betingelser.

Damperen opnaede en Hastighed af 11 Knob. Dens Hoveddimensioner er: Længde 225', Bredde 34' 9", Dybde 15' 9", og med et Dybgaaende af 14' laster den 1,530 Tons.

Paa Sunderland Shipbuilding Co.'s Værft løb d. 18. Maj en Damper af Stablen, bygget for Regning Firmaet L. H. Carl her i Byen. Damperen, der har faaet Navnet „Volmer“, har følgende Hoveddimensioner: Længde 240'. Bredde 36½', Dybde 19' og skal kunne laste 2,200 Tons d. w.

## 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 30. Maj.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 27. Maj. — Alexandra, Thomsen, pass. Dunnehead 27. Maj for Boston. — Algarve, Borries, ank. til Newcastle 27. Maj. — Anglo Dane, Wi-berg, ank. hertil 28. Maj. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Neuzen 28. Maj. — Antwerpen, Madsen, ank. til Neuzen 27. Maj. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 26. Maj hertil. — Arno, Strubberg, ank. til Genua 29. Maj. — Axelhus, Skow, ank. hertil 28. Maj. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Holtenau 28. Maj for Anvers. — Beira, Lunge, ank. til Newcastle 29. Maj. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 26. Maj. — Christian IX, Holm, ank. til Pillau 29. Maj. — Dagmar, Larsen, ank. hertil 28. Maj. — Douro, Mortensen, ank. hertil 30. Maj. — Florida, Ørum, afgik fra New York 20. Maj hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Riga 27. Maj. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 28. Maj for Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, ank. til St. Petersburg 28. Maj. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 21. Maj. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 30. Maj for Anvers. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 29. Maj til Dunckerque. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 29. Maj. — Kentucky, Staal, afg. fra Newcastle 13. Maj til New York. — Kiev, Christiansen, ank. til London 25. Maj. — Kursk, Gommesen, passerede Brunsbüttel 30. Maj for Hull. — Leopold II, Meyer, ank. til Nicolajstad 26. Maj. — Loire, Craignou, afgik herfra 29. Maj til St. Petersburg. — Louis e, Kruse, afgik herfra 29. Maj til Hull. — Louisiana, Andresen, afg. herfra 24. Maj til New York. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. til Boston 26. Maj. — Morsø, Jacobsen, afgik herfra 29. Maj til Riga. — Moskovo, Meldahl, ank. til London 29. Maj. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 25. Maj. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Libau 28. Maj. — O. B. Suhr, Frisonette, ank. hertil 28. Maj. — Omsk, Jensen, ank. til Anvers 27. Maj. — Oscar I, Hempel, ank.

til New York 29. Maj. — Perm, Christensen, ankom hertil 29. Maj. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 26. Maj. — Ribberhus, Skow, ankom hertil 30. Maj. — Rita, Schibbye, pass. Holtenau 27. Maj. — Seine, Dampt, ank. til Dunkerque 24. Maj. — Texas, Andersen, afgik fra New York 11. Maj. hertil. — Thyra, Fischer, afg. fra Riga 28. Maj. til Anvers. — Tiber, Bech, ank. til Cadix 28. Maj. — Valdemar, Johnsen, ank. til Havre 29. Maj. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til London 21. Maj. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 27. Maj. — Marie afgik herfra 25. Maj. til Manchester via Stettin. — Vadsø afgik fra Manchester 28. Maj. til Liverpool. — Gambetta ank. til Bergen 29. Maj. — Ellen afg. fra Riga 28. Maj. hertil. — Echo ankom hertil 28. Maj. — Skjalm Hvide, afg. herfra 28. Maj. til Stockholm. — Annie ankom til Pillau 29. Maj. — Sergei ankom hertil 30. Maj.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Rotterdam 29. Maj. — Frode, Meyer, ankom til Kronstadt 28. Maj. — Sigurd, Jørgensen, ankom til Blyth 28. Maj. — L. H. Carl, J. P. Lorenzen, ankom til Libau 23. Maj. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Riga 27. Maj. — Knud II, Hansen, ank. til Yxpila 27. Maj. — Danmark, C. A. Schmidt, afgik fra Libau 25. Maj. — Ragnar, Holst, ank. til Libau 23. Maj. — Skjold, Risø, afgik fra St. Petersburg 30. Maj. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Libau 27. Maj. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Wasa 26. Maj. — Svend II, Riber, ankom til South Shields 29. Maj. — Harald, Hveysel, afgik fra Stocksund 30. Maj.

**Viking.** Bjørn, Huus, afgik fra Hernøsand 25. Maj. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Tyne Dock 22. Maj.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, afgik fra Åbo 25. Maj, best. til Amsterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Rotterdam 23. Maj. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Dunkerque 27. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Pernoviken 26. Maj, bestemt til Amsterdam. — Russ, Rasmussen, afgik fra Sfax 16. Maj, bestemt til Burntisland. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kronstadt 22. Maj. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Laurium 27. Maj, bestemt til Middlesbrough.

**Danmark.** Ansgar, Predbjørn, afgik fra Newcastle 25. Maj, best. til Archangel. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til London 25. Maj. — Hamlet, Reese, ankom til Kronstadt 27. Maj. — Helge, Olsen, afg. fra Libau 25. Maj, bestemt til Anvers. — Rolf, Olsen, ankom til Wasa 13. Maj. — Niels R. Finsen, Matthiessen, afg. fra Jakobstad 25. Maj, bestemt til Rotterdam.

**Heimdal.** Aline, Leth, ankom til Dunkerque 27. Maj. — Kamma, Løfler, afgik fra West Hartlepool 23. Maj. — Helga, Møller, ank. til Calais 29. Maj. — Martha, Christensen, ankom til Rouen 28. Maj. — Elna, Rathje, ankom til Dieppe 29. Maj. — Therese, Larsen, ankom til Hernøsand 25. Maj. — Simone, Jørgensen, ank. til Rouen 28. Maj. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 27. Maj.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra St. Louis du Rhone 28. Maj, best. til Cette. — Ophelia, Wilhelmssen, afg. fra Rotterdam 24. Maj, best. til Newcastle.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Manchester 29. Maj. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Hull 25. Maj, best. til Reval. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Hernøsand 25. Maj, bestemt til Pasages. — Nordseøen, Gram, ankom til Hamburg 29. Maj. — Nexos, Basse, afgik fra Windau 27. Maj, best. til Ghent. — Nora, Jørgensen, ankom til Geestemünde 27. Maj. — Cito, P. Nielsen, ankom til Åbo 26. Maj. — Napoli, Christensen, ank. til Kbhvn. 26. Maj. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Cardiff 27. Maj, bestemt til Kbhvn. — Dagmar, Hansen, afgik fra Sundsvall 27. Maj, bestemt til Ghent. — Neptun, Knudsen, ank. til Le Tréport 27. Maj. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Fredrikshavn 27. Maj, best. til Karlsborg. — Alfa, Iversen, afg. fra Riga 24. Maj, best. til Bridport.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Rotterdam 30. Maj. Bremerhafen. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Sunderland 30. Maj, bestemt til Malmø. — Mary, Larsen, ankom til Warjakka 23. Maj.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afg. fra Libau 25. Maj, best. til Rouen.

**Nordseøen.** Nordland, Petersen, ank. til Archangel 29. Maj. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Archangel 30. Maj. — England, Andersen, ankom til Windau 28. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Kings Lynn 30. Maj.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ank. til Buenos Ayres 28. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. fra Libau 27. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Blyth 26. Maj. — Mars, Clausen, ank. til Thisted 25. Maj.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Rouen 29. Maj. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Stettin 24.

Maj, ankom til Riga 26. Maj. — Livonia, Skov, ankom til Riga 23. Maj.

**Østersøen.** Patria, Petersen, ankom til Barry f. O. 25. Maj. — Gratia, Andersen, afgik fra Riga 24. Maj, best. til Dordrecht.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Sunderland 24. Maj, ank. til Swinemünde 28. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 25. Maj, ankom til Kbhvn. 28. Maj.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 26. Maj, ankom til Grangemouth 29. Maj. — Carbonia, Winckler, afg. fra Blyth 26. Maj, ankom til Frederikshavn 28. Maj.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Blyth 29. Maj. — Brattingsborg, Suenson, ank. til St. John 23. Maj. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Kronstadt 30. Maj, best. til Kemi. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Hull 27. Maj. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Petersborg 24. Maj, bestemt til Rotterdam. — Jomsborg, Mathiesen, pass. Kbhvn. 29. Maj, best. til Rotterdam. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, best. til West Hartlepool. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Bona 28. Maj, bestemt til Stettin. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Newport 18. Maj. — Søborg, Fischer, ankom til St. John 20. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Jacobstad 22. Maj.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Algier 21. Maj, best. til St. Petersburg. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Riga 27. Maj, best. til Ghent. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Blyth 25. Maj, best. til Kronstadt. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, best. til Kemi. — Tuborg, Agerlin, ank. til Windau 28. Maj. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Algier 24. Maj, bestemt til Antwerpen. — Vordingborg, Petersen, pass. Kbhvn. 27. Maj, best. til Rouen.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Kap Tormentine 30. Maj, bestemt til Preston. — Jægersborg, Larsen, ank. til Kronstadt 28. Maj. — Kallundborg, Lund, ankom til Newcastle 26. Maj.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Jensen, afgik fra Burntisland 27. Maj, best. til Nyborg. — Agnete, Sørensen, afg. fra Boness 28. Maj, best. til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Libau 25. Maj. — Hermia, Petersen, ank. til St. Petersburg 25. Maj. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 28. Maj. — Ajax, Brorson, afg. fra Blyth 28. Maj, best. til Korsør. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Burntisland 30. Maj, best. til Fredericia. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 28. Maj, best. til Newcaastle.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Ingemann, afgik fra Port Said 24. Maj. — Siam, Jensen, ankom til Shanghai 13. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra Antwerpen 24. Maj. — St. Jan, Rambusch, afg. fra St. Thomas 28. Maj. — St. Thomas, Prahl, ank. til Galveston 22. Maj. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 14. Maj.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Kolding 27. Maj.

**Svendens & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Wasklot 21. Maj. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Kotka 25. Maj. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Monø 29. Maj. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Korsør 29. Maj. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Tøjby 25. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Sunderland 29. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Boness 30. Maj. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Terneuzen 26. Maj. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Sundsvall 27. Maj. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Methil 24. Maj. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afg. fra Parmo 29. Maj. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Wasklot 27. Maj. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Aarhus 27. Maj.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 18. Maj. — London, Krogh, ank. til Wiborg 23. Maj. — Paris, Boeck-Hansen, ankom til Velzen 30. Maj. — Bryssel, Tholander, afg. fra Kronstadt 25. Maj, best. til Liverpool.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Wasklot 29. Maj, bestemt til Rotterdam. — Wien, Brink, ank. til Soklot 22. Maj. — Roma, Bom, ankom til Yxpila 23. Maj.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Sundsvall 25. Maj. — Clara, Villadsen, ank. til Bremen 25. Maj. — Kai, Kurtzhals, ankom til Bollsta 27. Maj. — Erik, Steen, ank. til Neufahrwasser 30. Maj. — Svend, Bønnelycke, ank. til Libau 28. Maj. — Axel, Damm, ank. til Cherbourg 30. Maj. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Bremen 30. Maj, best. til Warkworth. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Reval 27. Maj, bestemt til Hull. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Alexandrowsky 27. Maj.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, afgik fra Pomaron 28. Maj, best. til Blyth. — Katholm, Arnesen, afgik fra Marseille 26. Maj, bestemt til West Hartlepool.



## Sjælskibe.

**Fanø. Nordby.** Sixtus, Eriksen, afg. fra Cardiff 15. Maj til Valparaiso. — Casma, Svendsen, afgik fra Syd Cuba 17. Maj til Falmouth. — Aagot, Callesen, ankom til Falmouth 24. Maj fra Santos. — Sørine, Andersen, afg. fra New York 12. Maj til Townsville. — Lenita, Clausen, afgik fra Conception 28. April til Kanalen f. O. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Bahia 27. Maj fra Rio Grande.

**Rønne.** Bornholm, Jensen, ankom til Swinemünde 23. Maj. — Sigurd, Hansen, ank. til Kalmar 24. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpmünde 25. Maj. — Rolf, Møller, ankom til Oscarshavn 26. Maj. — Amalie, Nielsen, ankom til Fakse 26. Maj. — Erik, Sonne, ankom til Hudikswall 26. Maj. — Gudmund, Borbye, ankom til Wisby 27. Maj.

**Svendborg.** Maagen, Jensen, ankom til Råfse 22. Maj. — Dania, Hansen, ankom til Halmstad 23. Maj. — Solon, Rasch, ankom til Vegesack 22. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Skelskør 28. Maj. — Yrsa, Hansen, ank. til Stykesholm 7. Maj. — London, Andersen, ankom til Kotka 24. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Fowey 25. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Lohals 25. Maj. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Mo pr Nordmaling 15. Maj. — Dagny, Rasmussen, ank. til Falmouth 26. Maj. — Skirner, Pilegaard, ankom til Umeå 26. Maj. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Middlesborough 27. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Middlesborough 28. Maj. — Valborg, Brandt, ankom til Middlesborough 29. Maj. — Carl Mørch, Mortensen, ankom til Rønne 28. Maj. — Lyø, Jensen, ankom til Boness 29. Maj. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Dawis 29. Maj. — Dannebrog, Clausen, ank. til Wasa 27. Maj. — Fylla, Rasmussen, ank. til Helsingfors 29. Maj.

**Ærs.** Jørgen Olsen, Christensen, ankom 22. Maj til Vigo. — Alma Marie, Hansen, ankom 22. Maj til Göteborg. — Skirner, Rasmussen, ank. 22. Maj til Fogo. — Lorenz, Levinsen, ankom 22. Maj til San Sebastian. — Carl, Johansen, ankom 22. Maj til Kjøbenhavn. — Henry, Bager, ank. 22. Maj til Stockton. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. 23. Maj fra Aarhus til Dysart. — Bølgens Friis, ankom 23. Maj til Lysekil. — Emanuel, Erichsen, ankom 23. Maj til Newcastle. — Maren, Albertsen, ankom 24. Maj til Sundsvall. — Valborg, Johansen, ankom 24. Maj til Kalmar. — Svip, Jensen, ank. 24. Maj til Hammerhavnen. — Johanne, Stegmann, ankom 25. Maj til Stolpmünde. — Norma, Albertsen, ankom 25. Maj til Oratava (Canarieøerne). — Enigheden, Friis, ankom 24. Maj til Landskrona. — Forældres Minde, Christensen, ankom 24. Maj til Langøer. — Skjold, Nielsen, ankom 25. Maj til Halmstad. — Rise, Bager, ank. 25. Maj til Cardiff. — Ellen, Svendstrup, ankom 23. Maj til Fleetwood. — Theodor, Andersen, afg. 23. Maj fra Kbhvn. til Marstal. — Thøger, Rasmussen, afg. 24. Maj fra Kbhvn. til Limhamn. — Minde, Rasmussen, ank. 23. Maj til Kbhvn. fra Rostock. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 23. Maj til Kjøbenhavn. — Atlantic, Rasmussen, ankom 25. Maj til Mehavn. — Bonavista, Christensen, ankom 24. Maj til London. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. 25. Maj til Aarhus. — Gerda, Vilhelmsen, ankom 25. Maj til Sundsvall. — Industri, Raahauge, ankom 26. Maj til Cadix. — Kirstine, Rasmussen, ankom 25. Maj til Invernes. — Arietis, Andersen, ankom 26. Maj til Cadix. — Rota, Hansen, ankom 26. Maj til Marseille. — Astræa, Svane, ankom 24. Maj til St. Thomas. — Activ, Nielsen, ank. 24. Maj til Cadix. — Magda, Hansen, ank. 24. Maj til Søvesborg. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 24. Maj til Raus. — Agnes, Henriksen, ankom 25. Maj til Kjøbenhavn. — Alf, Hansen, ank. 24. Maj til Odense. — Genius, Bastrup, afgik 24. Maj fra Kbhvn. til Finland. — Neptun, Jensen, ankom 24. Maj til Lysekil. — Peter, Olsen, ankom 26. Maj til Grangemouth. — Gudmund, Stegmann, ankom 27. Maj til Visby. — Ellen, Lauritzen, afgik 25. Maj fra Kjøbenhavn til Sundsvall. — Emanuel, Nielsen, ankom 25. Maj til Kjøbenhavn fra Neustadt. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom 27. Maj til Pillau. — Juliane, Christensen, ankom 27. Maj til Cadix. — Alfa, Rasmussen, afgik 27. Maj fra Hamburg til Newcastle. — Minde, Rasmussen, ankom 27. Maj til Frihavnen. — Bien, Petersen, ankom 29. Maj til Nakskov. — Hamlet, Rasmussen, ankom 29. Maj til Pillau. — Marie, Friis, ank. 26. Maj til Lysekil. — Gloria, Fabricius, ankom 28. Maj til Strömstad. — Fuglen, Petersen, ankom 27. Maj til Søderhamn.

## 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. Hesselø Ø.** Føreren af Dæksbaad „Caroline Marie“ har den 26de Maj 1905 passeret et sunket Vrag 5 Kml. Ø. for Hesselø. En Raa var 2 Fod over Vandet.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Limhamn.** Ved Limhamn Havn bygges en c. 3 Kbl. lang Bølgebryder i NØ-lig Retning i Forlængelse af den gamle 2½ Kbl. lange NV-lige Bølgebryder. NV. for Bølgebryderne opfyldes. Ved Opfyldningens Yderside er udsat fire sorte Prikker med blaat Flag. I det N.-lige Indløb er der 19 Fod, og i Havnen skal uddybes til 21 Fod.

**Skaane Ø.-Kyst. Skillinge.** Fyret ved Skillinge Havn er slukket indtil videre.

**Kalmar.** Det V.-ligste Postfyr i Kalmar skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Et-Blink af 10 S. Varighed.

**Kalmarsund. Ispeudde.** I Sommeren 1905 skal den N.-lige hvide Vinkel i Ispeudde Fyr forandres til kun at lyse fra N. 31° V. gennem N. til N. 6° Ø., fri V. om Grebygrund.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Norstrømsgrund“ den 28de Maj 1905 atter udlagt paa Station.

**Finland. Bottniske Bugt.** Fyrskibet „Relandersgrund“, uden for Raumo, er den 16de Maj 1905 atter udlagt paa Station.

**Tyskland. Kieler Fjord.** Omtrent 2½ Kbl. NØ. for N.-Enden af Molen ved Stein er udlagt Fiskeredskaber i 6—19 Fod Vand, og strækker sig herfra ¾ Kbl. N. og herfra ¾ Kbl. NV. hen. Paa Yderpælene vises Lanterner.

**Friedrichsort.** Taagesignalet paa Friedrichsort Fyrtaarn skal forandres og gives med et Taagehorn, som hver ½ Minut giver Tre-Stød, Stød 2 S., Pavse 2 S., Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pavse 20 S.

Naar Taagehornet er i Uorden, gives det tidligere Signalet med Klokke. 54° 23' 32" N. Br. 10° 11' 50" Ø. Lgd.

## Kattegat og Skagerrak.

Føreren af Dampskibet „Rosenborg“, Kaptajn M. Schultz, meddeler: Den 25de Maj 1905. 57° 30' N. Br. 8° 40' Ø. Lgd. En svær, brækket Mast, 6 Fod over Vandet, rimeligvis fast i Bunden.

**Sverrig. Bohusbukten.** I Bohusbukten er Grænsen mellem Sverrig og Norge afmærket med 6 hvide og 1 sort Varde. Den V.-ligste og den Ø.-ligste staaer henholdsvis paa 59° 0' 26" N. Br. 11° 7' 40" Ø. Lgd. og 58° 59' 23" N. Br. 11° 28' 20" Ø. Lgd. Varderne er Skibsfarten uvedkommende.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland. Zeegat van Terschelling. Vliesloot.** Ved det tidligere Indløb til Vliesloot, SV. for den røde Lystønde Nr. 6 i Stortemelk, ligger et Vrag. Det er afmærket med en grøn, spids Vragtønde. 53° 18' 53" N. Br. 5° 7' 11" Ø. Lgd.

**Zuiderzee. Harlingen. Griend.** Paa Griend er N.-Baaken atter opført; den er flyttet c. ½ Kbl. hen imod Ø.-Baaken. 53° 15' 20" N. Br. 5° 14' 55" Ø. Lgd. V.-Baaken er ogsaa flyttet hen imod Ø.-Baaken, saa at Linjen N.-Baaken overet med V.-Baaken vedblivende gaar over Stumpønde Nr. 4 med Kryds i Blauwe Slenk. V.-Baaken: 53° 15' 14" N. Br. 5° 14' 50" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Nieuw Neuzenpolder.** I Nieuw Neuzenpolder Fyr er den røde Vinkel borttaget. Fyret viser nu hvidt Lys fra ned ad Floden over Springer, gennem N. til N. 24° Ø. 51° 21' N. Br. 3° 46' Ø. Lgd.

**England.** Vraget 13 Kml. NØ. t. N. fra Fyrskibet „Spurn“ er forgæves eftersøgt. 53° 45' N. Br. 0° 24' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Ouistreham.** I 1905 skal Ouistreham midlertidige, hvide, faste Fyr, Ø. for den ny Sluse, ombyttes med et nyt hvidt, fast Fyr, der vises fra et c. 120 Fod højt, rundt Stentaarn. Flammens Højde: 121 Fod. Lysævnens: 16 Kml. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

**Treport.** Treport Tidevands-Fyr er nu slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier Kr. 2,35 pr. Stk. hos

J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.

**England. Portland Harbour.** Ved Portland Harbour er opført følgende Buaker:

Baake A. en Pæl med Trekant, paa den N.-lige Bølgebryder, 2½ Kbl. N. 46° V. fra Fyret paa dens SØ.-Ende.

Baake B. en Pæl med Ballon, paa den N.-lige Bølgebryder, 2½ Kbl. S. 46° Ø. fra Fyret paa dens NV.-Ende.

Baake C. en Pæl med Trekant, paa Bølgebryderen fra Binnacle-Rocks, 2½ Kbl. N. 65° V. fra Fyret paa dens Yderende.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia S.-Kyst. Halifax Harbour.** I Halifax Harbour er følgende Lystønder forandret saaledes:

Neverfail Shoal Lystønde viser nu hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. 44° 33' 20" N. Br. 63° 30' 50" V. Lgd.

Thrumcap Lystønde viser rødt Fyr med hyppige Formærkelser. 44° 33' 48" N. Br. 63° 29' 45" V. Lgd.

Middle Ground Lystønde viser hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. 44° 36' 30" N. Br. 63° 32' 30" V. Lgd.

**Mc Nab Island.** Ud for Skydepladsen paa Mc Nab Island er mellem Thrumcap Shoal og det Ø.-lige Indløb udlagt fire røde Spirtønder med rødt og hvidt Kors, c. 1½ Kml. fra Skydevoldene. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Mc Nab Island S.-Ende, og det er da forbudt at komme inden for Tønderne.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Ann.** Tre af de midlertidig ud for Cape Ann udlagte sorte Stumtønder er inddraget.

**Connecticut.** Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Fortoppen. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12½ Kml., og et rødt, fast Fyr fra Stortoppen. Taagesignal gives med en Dampfløjte, dets Karakter er uforandret.

**New York.** Fyrskibet „Ram Island Reef“ Nr. 23 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Fyret er uforandret. Taagesignal gives med Klokke.

**New York Upper Bay. Staten Island. Tompkinsville.** Paa NØ.-Hjørnet af Lighthouse Depots Værft i Tompkinsville gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 30 S. slaas Et-Slag. 40° 38' 33" N. Br. 74° 4' 21" V. Lgd.

**Chesapeake Bay.** Fyrskibet „Cape Charles“ Nr. 49 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 7. Fyrene er uforandret, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Haandkraft hver 30 S. slaas Ti-Slag.

**Maryland. Annapolis Harbor.** Dybden og Bredden i den gravede Rende til Annapolis Harbor er ikke aftaget, og Dybden omkring Tønde Nr. 6 er ej heller aftaget.

**Georgia. Savanna River.** Den sorte Klokketønde Nr. N ved Indløbet til Savannah River er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand ved Løbets S.-Side, fra Tybee Fyr i N. 50° Ø., fra Oyster Beds bageste Ledefyr i S. 83° Ø. og fra Bloody Point forreste Ledefyr i S. 27° Ø.

**Florida. Ferdinandia Indløb.** En rød Spidstønde Nr. 2 er i 17 Fod Vand udlagt ud for North Jetty, fra Amelia Island Fyr i N. 35° Ø., fra Forth Clinch NV.-Hjørne i N. 73° Ø. og fra venstre Kant af Cumberland Island Woods i Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. New Orleans.** En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 10 Fv. Vand udlagt tæt NØ. for Vraget af Damperen „Louisiana“, der er sunket ud for St. Ann Street. Skorstenen og to Master er over Vandet.

**Mexiko. Vera Cruz. Verde Island Reef.** Et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser er tændt paa S.-Spidsen af Verde-Island-Reef. Det vises fra et rødt, sekskantet Stentaarn. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 19° 11' N. Br. 96° 4' V. Lgd.

**Yucatan. Celestum.** De to hvide, faste Fyr ved Celestum er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formærkelser. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 20° 51' 0" N. Br. 90° 24' 20" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Malta. Grand Harbour.** Skydepladsen ved Malta er afmærket med to røde Spidstønder med Stage og Ballon, der ligger 11½ Kbl. N. 49° Ø. og 13 Kbl. N. 67° Ø. fra Ricasoli Point, og ikke med Klokketønder.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Fyrbaaden, som laa ved Hovedet af Molen S. Carlo e Giuseppina, er inddraget. Paa Yderenden af den ny Mole, der er c. 120 Alen bred og udgaar fra Sundhedsvæsenets Bygning og derfra gaar 1¼ Kbl. N. 42° V. ud, er tændt tre Fyr lodret for hinanden, nemlig et grønt mellem to hvide i 4 Fods indbyrdes Afstand, det underste

13 Fod over Vandet. Synsvidden: 1 Kml. 45° 39' 3" N. Br. 13° 45' 48" Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China SØ.-Kyst. Breaker Point.** Fra Vraget, som ligger sunket 15 Kml. S. 82° Ø. for Breaker Point, er Masterne forsvundet, men Vraget er utvivlsomt stadig en Fare for Skibsfarten. Tønden, som laa ved Vraget, findes ikke. 22° 54' N. Br. 116° 45' Ø. Lgd.

**China. Liou River. Newchwang.** Fra Fortet ved Newchwang kan efter det internationale Signal-System vises Signaler, ved hvilke det forbydes Skibe at staa ind i Havnen, før Tilladelse dertil er givet. Skibe, som uden Tilladelse staa over Barren, vil ved Signal blive beordret til at vende om og vente udenfor, til Havnen er erklæret aaben. 40° 42' N. Br. 122° 11' Ø. Lgd.

**Korea V.-Kyst. Ping Yang Inlet. Dau Chen.** En Dampersom ligger 3,500 Tons er sunket c. 1½ Kml. NØ. for Dau Chen. Ved Lavvande er Broen over Vandet.

**Japan. Kyushu N.-Kyst. Tsu Sima. Aso Wan (Tsu Sima Sound).** I Aso Wan er følgende Klipper fundet:

En	1¼ Fv. Klippe.	34° 22' 35" N. Br.	129° 15' 39" Ø. Lgd.
En 3½	—	34° 22' 34" —	129° 15' 8" —
En 2	—	34° 22' 17" —	129° 15' 4" —
En 1¾	—	34° 22' 17" —	129° 14' 8" —
En 10	—	34° 20' 28" —	129° 16' 6" —
En 1½	—	34° 18' 9" —	129° 15' 31" —
En 3	—	34° 19' 53" —	129° 18' 48" —

**Gulf of Tokyo. Yokohama Ko.** En rød, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er til Forsøg udlagt i 5½ Fv. Vand, 2 Kbl. S. 45° V. fra Honmoku Fyrskib.

### INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 1. Juni 1905. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Foreningen til Søfartens Fremme. — 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
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 Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	82
Danmark.....	71	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Kjøbenhavn.....		72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73
Carl.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —81	81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....		84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	85
Skjold.....	61	60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....		17 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —120	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120
Østersøen.....		88	92
Nordsøen.....		25	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	25	28
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejner Kreditk.....	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie.....		97	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92	91
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125
Handelsbank.....		127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128
Grundejerbank.....	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	95— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Helsingørs Jærnsk.....	97— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	187 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	187 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	187 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	129— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 30. Maj 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Maj 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	94.40
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.70
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 14,000, „Union“ 6,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Dannebrog“ 26,000, „Norden“ 34,000, „Skjold“ 40,000, „Østas. Komp.“ 584,000, „Carl“ 26,000, „Dpsk. af 1896“ 6,000, „Danmark“ 8,000, „Urania“ 14,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 2.—8. Juni.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, Aggersund\*), Løgstør\*), Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.

\*) Ikke for Gods.

Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.

Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.

Gods til **Nibe** til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.

Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.

Til **St. Petersborg** [O. B. Suhr] Eftm. fra Toldboden.

Til **Reval** [Douro] Eftm. fra Toldboden.

Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Nidaros] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund** og **Skive** [Thy] 3 Eftm.

\*) Ikke for Gods.

Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.

Til **Gøteborg** [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til **Hamborg** [Maja] Eftm.

Til **Stettin** [Riberhuus] 3 Eftm.

Til **Königsberg** [Chr. IX] Eftm. fra Toldboden.

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 **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

**Mandag.**

Til **Assens, Faaborg, Svendborg** og **Lohals** [Ulvsund] 3 Eftm.

(Kahytpassagerer medtages ikke).

Til **Horsens**, anl. **Ebeltoft** paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.

Til **Bogense** og **Vejle** [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).

Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm. (Retur fra Randers Tirsdag). Næste Afgang Fredag.

Til **Fredericia, Middelfart** og **Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.

Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.

Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.

Til **Stubbekjøbing, Guldborg L.** og **Nykjøbing F.** [Fylla] 9 Aften.

Til **Stege, Kallehave** og **Præstø** [Ørnen] 10 Aften.

Til **Christiania** [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (**Horten** anl. for Passagerer).

Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.

Til **Færøerne** (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenoffs Pl.

Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.

Til **Riga** [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.

Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.

Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Ty] 12 Middag. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 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 **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.

Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.

Til **Gøteborg** [Riberhuus] 6 Eftm. fra Toldboden.

Til **Hamborg** [Ella] Eftm.

Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

**Torsdag.**

Til **Stege, Masnedsund, Guldborg F.** og **Nykjøbing F.** [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.

Til **Hadsund, Mariager** og **Hobro** [Fylla] 5 Eftm.

Til **Svendborg, Faaborg** og **Assens** [Ulvsund] 5 Eftm.

Til **Kjerteminde, Nyborg** og **Rudkjøbing** [St. Knud] 5 Eftm.

Til **Randers** [Niels Brock].

Til **Vejle**, anløbende **Seierø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Til **Fredericia, Middelfart** og **Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.

Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (**Horten** anl. for Passagerer).

Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.

Til **London** [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.

Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaartst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## LANDMANDSBANKEN

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

### J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

### 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.

### Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsproviantsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

### Odense Skibsværft.

Grundareal c. 10,000 □ Al. med paastaaende Smedie- og Snedkerværksted, nyopført Kontor- og Maskinbygning, 2 Beddinger, hvoraf en er overbygget, samt øvrige Lager- og Maskinbygninger, er til Salg.  
Værftet er indrettet efter alle Nutidens Fordringer med Dampkraft til Blok-, Baand- og Rundsav samt Afretter- og Høvemaskine, Gravemaskine etc. Elektrisk Lys er installeret over hele Værftet. Henvendelse sker til

### Odense Skibsværft.

## 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.**

## Paa Søkort-Arkivet

sælges: Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelsskibe, der ere tildelte Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handels-Skibene. 17. Udgave. Marts 1905.

Udgiven efter Foranstaltning af Indenrigs-Ministeriet og Marine-Ministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Pris: Kr. 1,20.

## 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.

## 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.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

### Lanterner.

**J. Melander,**

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## ADOLF USTRUP

**Baad- & Skibsbygger**  
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6½ Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

### Fiskefartøjer

ny Konstruktion



**Taylor's**

## patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Best økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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.

## 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 Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus. 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 20. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**

i. 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 Kredsførmænd, paa Navigations-skolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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

**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.

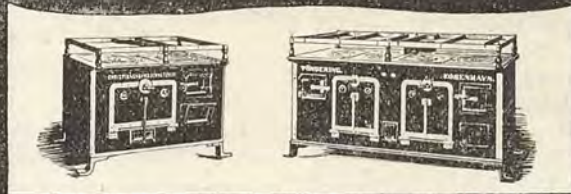
**Patent Motoren**

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“.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE  
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
LUDVIC BRØNNUM**  
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**P. Schous**

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant 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.

**Prøv engang**

Albert B. Cohn's kontrollerede (d: aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine;** anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortødet  
til 180 Øre pr. 1/2 Elasse eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Juni 1903.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylind-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepiggen.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

## Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-  
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

DANSK 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 „NEST“ Brand  
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

## Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

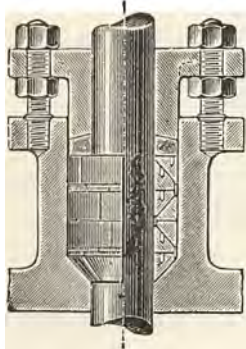
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.  
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.  
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

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.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenhure Telefon-Nr. 42

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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan. Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

•Telefon 3857•

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale, at  
det af Brødfabrikken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
**Det forenede Dampskibsselskab,**  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## 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. Telefon Nr. 124.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

## P. Schous

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



Med **CERTIFICAT.**  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 8. Juni 1905.

Fra en stor og betydende Del af den europæiske Søfartsverden er Opmærksomheden i disse Dage rettet mod Kjøbenhavn, hvor den internationale Konference af Dampskibsredere afholder sit andet Møde. Dettets Resultater imødeses med saa stor Interesse, ikke alene paa Grund af den Indflydelse, de kan have paa Udviklingen af Fragtforholdene i Østersøen og det Hvide Hav, men ogsaa fordi man her staar overfor en Bevægelse, der mulig vil vise sig at være af virkelig banebrydende Art. Thi lykkes det at tilvejebringe det Samarbejde mellem Dampskibsredere i Europas vigtigste Søstater, der her tages Sigte paa, saa betyder det et Skridt henimod Skibsfartens Frigørelse for en Afhængighed af uretfærdige Betingelser for Varetransporten, der ofte og ikke mindst i disse Aar føles for stærkt og for trykkende, et Fremskridt, der kan faa Betydning ogsaa for andre Farter end dem, der her er Tale om.

Denne Konference danner jo en Fortsættelse af den, der holdtes her i Byen i Februar, og dens Opgave er at bygge videre paa det Grundlag, der den Gang lagdes. Dette bestod i at fastsætte Minimums Rater for Trælasterfarten fra Østersø- og Hvidehavshavne, hvilke Rater de paa Konferencen repræsenterede Rederier var moralsk forpligtede til ikke at gaa under i Tiden, indtil Konferencen i Juni afholdtes; og dernæst i at opfordre Dansk Dampskibsrederi-Forening til at forberede Dannelsen af en international Forening af Redere, der er interesserede i Farten paa Østersøen, Nordsøen og det Hvide Hav. Af den i disse Dage afholdte Konferencens Forhandlinger vil det sikkert fremgaa, hvor langt man er naaet frem; de Udtalelser, der fremkommer fra dens mange sagskyndige Medlemmer, vil i saa Henseende være den bedste Maalstok. Her skal da kun anføres, at mange sikkert vil mene, at Virkningen af de fastsatte Minimums Rater ikke har svaret til Forventningerne, at Februar-Konferencens Program for saa vidt ikke har kunnet gennemføres. Vi mener dog, at en saadan Dom ikke vil være retfærdig, og de Mænd, der tog Initiativet til og ledede denne Bevægelse, har sikkert været sig bevidst, at stort mere, end der er opnaaet, kunde faktisk ikke ventes opnaaet. Det maa erindres, at disse Rater fastsattes efter et ganske kortvarigt og derfor ikke meget grundigt Forarbejde, at der ved deres Ansættelse maatte tages Hensyn til mangehaande forskellige Interesser, og endelig at der ikke bag den hele Bevægelse stod nogen Organisation, der kunde gennemføre dens Resultater i det praktiske Liv. Fastsættelsen af Minimums Raterne var derfor nærmest en Demonstration, et kraftigt Opraab til Rederne om at holde sammen om et foreløbigt lagt Program. Men nogen tom Demonstration har det ingenlunde været. Ikke alene er der for et relativt vistnok ret anseeligt Antal Ladninger opnaaet Konference-Fragter; men Tilstedeværelsen af disse har sikkert i visse Perioder af den forløbne Tid bevaret Fragtmarkedet for en yderligere Dekadence.

Det er ingenlunde gaaet saaledes, som mange fra første Færd spaaede, at Februar-Konferencens Program hurtigt vilde vise sig at være et Slag i Luften. Har det end ikke bragt de Resultater, man kunde have ønsket, saa har det dog styrket Tilliden til, at Rederne før eller senere vil blive i Stand til at gennemføre saadanne

Minimums Rater, naar deres Sammenslutning om dem træder frem i fastere Former. For saa vidt er de gode Forhaabninger, der næredes ved Februar Konferencens Afslutning, ikke bleven gjort til Skamme, og de mange Redere, der loyalt og ofte med betydelige Ofre har fastholdt dens Program, fortjener herfor den største Anerkendelse.

Om nu denne „Demonstration“ ved Konferencen i disse Dage kan afløses af et i faste Former støbt Sammenhold, der vil muliggøre det at gennemføre Minimums Rater, med den Planmæssighed og Myndighed, der ikke hidtil har kunnet være Tale om, derom drister vi os ikke til nu, da disse Linjer skrives, at have nogen Mening. Vi nøjes med at sige, at Opgaven ikke er mindre vanskelig nu end før, men at den tillige griber saa dybt ind i den paagældende Skibsfarts Interesser, at Rederne sikkert nu eller senere vil se, at det her gælder om, i hvert Fald for en Tid, at bringe store Ofre for at løse den, og at den bør løses. Et Skridt i denne Retning vil forhaabentlig den internationale Rederorganisation, om hvis Oprettelse der har været forelagt Konferencen Forslag, vise sig at være. Denne Organisation, der skal samle Rederne i en Række Lande om store og fælles Opgaver, vil kræve først en betydelig Tilslutning, for at kunne faa den fornødne Handlekraft, og dernæst en overlegen Indsigt og Dygtighed i Ledelsen. Forhaabentlig vil det lykkes at tilvejebringe disse Betingelser, saaledes at den ny Organisation kan blive den Magt, uden hvilken selv det bedste Program er bygget paa Sand.

Den paa det internationale Rederimøde i Februar valgte Komite har i Mandags været samlet til Møder her i Byen, hvor man enedes om det endelige Forslag til Oprettelsen af en international Forening for Dampskibsredere, der er interesserede i Farten paa Østersøen og Hvidehavet. Dette Forslag er forelagt den ny Konference af Dampskibsredere, der i Onsdags traadte sammen her i Byen, og af hvis Forhandlinger vi i vort næste Nummer bringer et udførligt Referat.

Paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ekstraordinære Generalforsamling i afvigte April Maaned valgtes, som man vil erindre, et Udvalg til at forberede den i Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk omhandlede gensidige Forsikringsforening. Det af dette Udvalg nedsatte Underudvalg har i sidste Uge afholdt Møder her i Byen. Selve Udvalget vil, som vi erfarer, blive indkaldt til Møde i Aarhus d. 30. ds., paa hvilken Dag Foreningens Bestyrelse ligeledes holder Møde i Aarhus.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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. 30/1902, afsagt d. 31. Maj 1905. Handelsfirmaet Kopp & Clausen mod Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab“.

Handelsfirmaet Kopp & Clausen har under nærværende Sag paastaet D. F. D. S. dømt til at betale en Erstatning af 5,440 Kr. 80 Øre med Renter deraf 5 pCt. p. A. fra Stævningens Dato d. 5. Marts 1902 foruden Sagsomkostninger i Anledning af, at et med D. F. D. S. Damp „L. P. Holmblad“ til nævnte Firma hertil ankommet Parti Hvede ved Udlosningen fandtes beskadiget af Vand. De Indstævnte har fordret sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, og begge Parter har nedlagt subsidiære Paastande med Hensyn til Erstatningens Størrelse.

Under Sagen foreligger følgende: Dampskibet „L. P. Holmblad“ afgik d. 10. Oktbr. 1901 med Ladning fra Aalborg til Boston, hvor det efter at have udlosset indtog Ladning fra 1. til 9. Novbr. hertil, deraf i Lastrummene Nr. 2 (Storlasten, lige foran Maskin- og Kullummene) og Nr. 3 fra Bunden i en Højde af c. 7' (med Stykgods oven over) haard Manitoba Hvede af Vægt i Følge Konnossementerne 1,281,891 danske Pund (23,574 bushels), hvoraf de  $\frac{2}{3}$  eller 854,558 Pund var bestemt til Firmaet Kopp & Clausen, den  $\frac{1}{3}$  til et andet herværende Firma. Skibet afgik d. 9. Novbr. fra Boston (dets Amning var da 17' 3" for og 18' 3" agter) og ankom efter en Rejse, paa hvilken det kun ses en enkelt Dag at have arbejdet haardt i Søen og taget en Del Vand over, d. 26. Novbr. her til Frihavnen. Losningen paabegyndtes d. 27. Novbr. og var tilendebragt d. 2. Decbr.

Under Losningen her var Bundtankene Nr. 1 og 2 bleven fyldt d. 29. Novbr., og d. 30. Novbr. Kl. 9 Fm. begyndte man, samtidig med at Losningen fra Lastrum Nr. 2 fortsattes, at fylde Forpeaken med Vand ved Pumpning fra Maskinen, fordi der paa Skibets Rejse hertil havde fundet en Beskadigelse Sted ved Roret, hvis Reparation nødvendiggjorde, at Agterskibet blev løftet, og Forskibet derfor blev sænket. Under Losningen af Lastrum Nr. 2 var der bleven anbragt nogle Støtter nede i samme for at stive Skoddet af. Omtrent Kl. 4 $\frac{1}{2}$  Eftm. efter Skibsuret d. 30. Novbr. mente Arbejdsformanden imidlertid, at man var naaet saa vidt, at de kunde tages bort, og han beordrede dem da hevet op. 2den Styrmand, som da stod tæt ved, opdagede saa straks, at Støtterne var vaade indtil 2' fra neden af, og han lod derpaa straks foretage en Pejling af Pejlerøret i Storlasten, som viste c. 5' Vand der. Han beordrede derpaa Pumpningen til Forpeaken standset (Pejlingen og Standsningen af Pumpningen skal tilsammen have taget c. 10 Minuter. Stopningen af Pumpningen skal i Følge Maskinuret være sket Kl. c. 5 Eftm. — altsaa c. 8 Timer efter at den var begyndt, men det vides ikke, om de to omtalte Ure gik ens). Saa beordredes Storlasten pumpet læns samt Tank Nr. 1 for at tilvejebringe lige Amning, hvad der varede til noget efter Midnat d. 30. Novbr.

Det bemærkes i denne Forbindelse, at Forpeaken var bleven fyldt sidste Gang forinden ved Skibets Afgang fra Aalborg d. 10. Oktbr. 1901 og var bleven udpumpet igen d. 17. Oktbr., uden at man da havde mærket nogen Utæthed.

Den 5. Decbr. 1901 blev der paa Begæring af D. F. D. S. foretaget en Besigtelse af „L. P. Holmblad“ ved to af Sø- og Handelsretten udmeldte Mænd, og i den af disse afgivne Beretning oplyses det, at den opdagede Lækage havde vist sig at være opstaaet om Styrbord 3 $\frac{1}{2}$ ' fra det vandtætte Skod ind mod den tværskibs Kulkasse, hvor der fandtes at være et rundt Hul (paa c. 1 $\frac{1}{2}$ "  $\times$  1 $\frac{3}{4}$ " ind i det Blyrør (paa c. 2" i Gennemsnit), der forbandt Maskinpumpen med Forpeak-

tanken. Blyrøret, der befandt sig ved Bunden af Lastrummet, var paa alle 4 Sider omsluttet af Træ (næmlig Skibssiden paa den ene og Træ af 2" Tykkelse paa de tre andre Sider), og denne Garnering, der var solid, var i god Orden uden noget Hul, men kun tæt henne ved Skoddet forsynet med en Forbindelse fra Undersiden for at mulig udsivende Vand kunde løbe bort. Ogsaa selve Blyrøret var ellers i god Stand, og Mændene udtalte bestemt, at Hullet øjensynlig ikke var opstaaet ved Overlast eller Mangel paa Omhu fra Skibets Side, men at Mærker i Kanten om Hullet tydede paa, at det var fremkaldt af Rotter, hvoraf Besætningen ogsaa kort efter Uheldet havde fundet en 5 Stykker døde i Nærheden. — Den saaledes afgivne Beretning stemmede i det hele med, hvad der fremkom under Søforklaringen; Kaptajnen udtalte da, at han straks, efter at Lækagen var opdaget, havde spurgt 1ste Styrmand om, hvorfor denne ikke under Fyldningen af Forpeaken havde ladet Pumpen pejle, men at han havde fundet dennes Svar rigtigt, at det ikke var faldet ham ind, fordi der ikke tidligere havde været noget i Vejen.

Ved en d. 6. Decbr. 1901 foretagen Besigtelse ved to Mænd, der paa Ladningsmodtagernes Begæring var udmeldt af Retten, erklæredes, at den omhandlede Hvede i ubeskadiget Stand af dem ansattes til 6 Kr. 40 Øre pr. 100 Pund, men at den beskadigede Del, der var sagt dem at udgøre c. 1,200 Tdr., kun kunde ansættes til 3 Kr. pr. 100 Pund, til hvilken Pris den ogsaa senere blev solgt.

Da Losningen var færdig, viste den beskadigede Del af Hveden sig at udgøre 281,777 Pund. — Vægten af den beskadigede og ubeskadigede Hvede tilsammen viste sig at udgøre 1,317,056 Pund, o: 35,165 Pund mere end Konnossementsvægten, uden at det selvfølgelig lader sig sige, hvor stor en Del af Overvægten, der hidrørte fra det indtrængte Vand. — Hele Tabet paa den beskadigede Del opgjordes ved den af Handelsstandens Inspektørkontor i Frihavnen foretagne sædvanlige Regulering under fornødent Hensyn til Omkostningerne til 8,311 Kr. 20 Øre, hvoraf altsaa  $\frac{2}{3}$  eller 5,540 Kr. 80 Øre faldt paa Sagsøgerne, som derfor har indtalt dette Beløb under Sagen. Beregnet efter den af Skønsmændene ansatte Pris vilde hele Tabet imidlertid udgøre 8,064 Kr. 58 Øre og Sagsøgernes Del deraf 5,376 Kr. 38 Øre, hvorimod der naar Fakturaprisen lægges til Grund, vilde fremkomme et Tab af 7,143 Kr. 24 Øre, hvoraf Sagsøgernes Andel vilde være 4,762 Kr. 16 Øre.

I Følge Konnossementerne skulde Skibet bl. a. ikke være ansvarligt for Tab eller Skade hidrørende fra nogen skjult Fejl ved Skrog, Maskineri eller Tilbehør eller fra Afløb, Lækage o. s. v., og det var derhos udtrykkelig udtalt, at de paagældende Varer skulde være underkastet alle de Bestemmelser og Undtagelser fra Ansvar, som indeholdtes i den amerikanske saakaldte „Harter Act“ af 13. Febr. 1893, særlig altsaa ogsaa Forskriften i dens § 3, at naar et Skib er i enhver Henseende sødygtigt og fuldt udstyret, skal hverken det eller dets Ejere være ansvarlige for Skade eller Tab hidrørende fra Fejl eller Fejltagelser i Navigationen eller i Ledelsen („the management“) af Skibet.

Efter hvad der er fremkommet, maa Retten gaa ud fra, at den omhandlede Beskadigelse af Hveden i Lastrum Nr. 2 hidrørte fra Vand, der var løbet ud af Hullet i det ovenfor omtalte Blyrør, og at dette Hul skyldtes Rotter om Bord i Skibet. Retten maa imidlertid tillige være af den Mening, at ligesom det ikke kan tilregnes Skibet som en Fejl, at der overhovedet fandtes Rotter om Bord i samme, saaledes kan det heller ikke anses som en Fejl, særlig ikke som en Fejl, der kunde medføre Ansvar, at det omtalte Rør var af Bly, og det maa derhos antages at have været forsvarlig anbragt og godt i det hele, ligesom der ikke ses at have foreligget nogen Forsømmelse med Hensyn til, at Hullet i samme ikke var opdaget før Skibets Ankomst hertil.



Retten finder imidlertid, at de Indstævnte ikke desto mindre maa bære Ansvar for det i Lastrummet under Pumpningen indfyldte Vand. Vel kunde nemlig Skibets Rejse for saa vidt ikke siges at være fuldført, som det indladede Gods endnu ikke var udlosset, men den omtalte Pumpning kan, hvormeget dens Foretagelse og Paaskyndelse end var i Skibets Interesse af Hensyn til dets umiddelbart forestaaende ny Rejse, ikke siges at have haft noget at gøre med den foregaaende Rejse, der afsluttedes med Udlosningen, og der findes derfor ikke her at kunne blive Spørgsmaal om Anvendelse af Konnossementsklausulerne og særlig af § 3 i „Harter Act“ om Ansvarsfrihed for Fejl under „the management“. Naar Skibet ikke desto mindre mente at burde paabegynde Rorreparationen og de dermed forbundne Arbejder endnu under Losningen, maatte det ogsaa paatage sig det almindelige Ansvar i saa Henseende, jfr. Sølovens § 142, og det skal kun endnu bemærkes, at der ikke, som af de Indstævnte anført, her foreligger en ren, end sige en uafvendelig Hændelse, uden at der derimod findes Anledning til at komme nærmere ind paa, naar og hvorledes der burde have været pejlet, før Skaden indtraadte, for at forebygge saadan.

Men medens de Indstævnte derfor vil blive at dømme til at erstatte Sagsøgerne det dem tilføjede Tab, findes dette under Hensyn særlig til Forskrifterne i Konnossementets Indledning og dets § 20 og § 28, som af dem paastaet, kun at kunne blive at ansætte paa Grundlag af Fakturaværdien, altsaa kun til de tidligere anførte 4,762 Kr. 16 Øre med Renter, medens der derimod ikke, som af de Indstævnte fordret, kan blive at fradrage yderligere  $\frac{1}{2}$  pCt. for formentlig Undervægt med 257 Kr. 49 Øre.

I Sagsomkostninger vil de Indstævnte have at betale 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. <sup>34</sup>/<sub>1905</sub>, afsagt d. 31. Maj 1905. Det offentlige ktr. Tiltalte H. C. E. H.

Tiltalte H. C. E. H., der d. 21. August 1903 var bleven udmønstreret paa ubestemt Tid med Dampskibet „United States“, rømte fra dette i New York d. 15. Septbr. s. A., hvad han vil have gjort efter Overtalelse af en Mellemdæksopvarter paa samme Skib. Han skyldte ikke ved Rømningen Hyre til Skibet. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. <sup>28</sup>/<sub>1904</sub>, afsagt d. 31. Maj 1905. Skibsreder W. Rønne i Rønne mod Grosserer J. R. B. Lefolii herstedes.

Indstævnte, Grosserer J. R. B. Lefolii, som i en Aarrække havde fragtet den Skibsreder W. Rønne tilhørende Skonnert „Zephyr“, der var opmaalt til 132,19 Netto Reg.-Tons, til Rejser til og fra den Indstævnte tilhørende Handelsplads Eyrarbakki paa Sydvestkysten af Island, indledede i Maj Maaned 1903 Forhandling med Sagsøgeren om paa ny at fragte Skibet fra Midten af Juli s. A., til hvilken Tid Skibet skulde indfinde sig i en udenlandsk Havn, som nærmere skulde bestemmes. Under Forhandlingerne meddelte Rederen, at „Zephyr“ da laa i Aarhus og skulde gaa derfra til St. Petersborg med Ladning, og der oprettedes et Certeparti af 4. Juni s. A., hvorefter „Zephyr“ senest d. 31. Juli s. A. skulde være ladet ved en nærmere opgiven Plads i Firth of Forth (efter senere Bestemmelse Dysart). Derefter skulde „Zephyr“ med fuld Last afgaa til Eyrarbakki og efter der at have losset og lastet bringe den ny Ladning til en Ordrehavn i Skotland eller Irland efter Indstævntes nærmere Opgivelse. Ladningens Størrelse ansloges til 230 Tons à 2,000 Pund, og Fragten bestemtes til 26 Kr. for hver Netto Register-Ton in full for Rejsen frem og tilbage. Der skulde tilkomme Befragteren 14 løbende

Dage til Skibets Ekspedition paa Island, hvis det ankom dertil efter d. 17. August s. A.; ankom det derimod inden d. 17., skulde det ekspederes fra Island inden d. 31. s. M.; til Udlosning paa sidste Losseplads bestemtes 10 Arbejdsdage. Ved Besejlingen af Eyrarbakki skulde der ved Ind- og Udsejling benyttes Dampbaad; dog blev dette at undlade efter Bestemmelse af Indstævntes Agent dér, men i saa Fald skulde der af Indstævnte betales Skibet  $\frac{1}{2}$  pCt. af dets Assurancesum (12,000 Kr.) for Indsejlingen og ligeledes for Udsejlingen.

„Zephyr“, der lastede Kultjære i Aarhus afgik derfra d. 8. Juni 1903 til St. Petersborg, hvor det ankom d. 23. Juni og fik udlosset fra d. 26. s. M. til 1. Juli. Den 3. Juli bugseredes „Zephyr“ til Kronstadt, hvor det opnaede en Træløst til Grangemouth ved Firth of Forth, som det indtog fra d. 6. til d. 15. Juli. Paa Grund af haardt Vejr kom det dog først til at afgaa derfra d. 18. Juli, og først d. 24. passerede det Falsterbo (paa Vejen var det gaaet nogle Timer ind ved Rønne for at proviantere). Den 29. Juli rundedes Skagen, men paa Grund af Modvind og Storm naaede det først Grangemouth d. 11. August, hvor det saa (hindret af Regn og manglende Lægttere) lossede til d. 19. s. M. Den 20. bugseredes det til Dysart og var saaledes først d. 21. August klar til at indtage den for Skibet bestemte Kullast.

Den 26. August afgik Skibet fra Dysart, men skønt det d. 13. Septbr. var naaet op ved Vestmanøerne ikke langt fra Eyrarbakki, naaede det paa Grund af Vindforhold og Taage først d. 27. Septbr. at komme ind dertil, bugseret af en Indstævnte tilhørende Slæbedamper. „Zephyr“ blev udlosset til d. 2. Oktbr., indtog en Ladning Uld til 7. Oktbr. og afgik, efter d. 8. Oktbr. at være bleven bugseret ud med nævnte Ladning, til Liverpool, hvor den ankom d. 3. Novbr. og lossede samme.

Den 17. Juli 1903 havde Sagsøgeren ladet Indstævnte vide, at han formodede, at „Zephyr“ i de Dage var afsejlet fra Kronstadt — den afsejlede som anført d. 18. Juli — hvad der af Indstævnte blev besvaret derhen, at Indstævnte beklagede „Zephyr“'s Forsinkelse, protesterede og forbeholdt sig sin fulde Ret i Følge Certepartiet. Den 28. Juli skrev Sagsøgeren i den Anledning, at han havde modtaget Meddelelse om Protesten, men haabede, at det ikke havde noget at betyde, og at Certepartiet dog ikke var saaledes bindende for en bestemt Dag, idet han iøvrigt meddelte, at Skibet netop lige forud var passeret gennem Sundet, og i et Brev af 31. Juli gentog Sagsøgeren, at han haabede, at Forsinkelsen, om end kedelig, ikke vilde medføre nogen Gene, samt at han vilde telegrafere, naar Skibets Ankomst til Dysart erfarede. Paa disse to Breve svarede Indstævnte ikke, og der ses ikke at være vekslet nogen Meddelelse mellem Parterne hverken lige efter d. 31. Juli eller ved Skibets Ankomst til Grangemouth og Dysart d. 21. eller inden dets Afgang derfra d. 26. August saa lidt som senere, før Fragtopgørelsen skulde ske i Novbr. 1903 efter „Zephyr“'s Losning i Liverpool.

Indstævnte nægtede da overfor Skibets Kaptajn at udbetale et saa stort Beløb af den beregnede Fragt, som han mente, der tilkom ham i Godtgørelse for Tab foranlediget ved „Zephyr“'s forsinkede Ankomst til Dysart o. s. v. Sagsøgeren begærede imidlertid ved Skrivelse af 16. Novbr. 1903 hele Restfragten udbetalt, og da Indstævnte vægrede sig herved og endelig tilbageholdt et Beløb af 1,699 Kr. 61 Øre — samtidig med at hævde, at der egentlig tilkom ham en ikke lidet større Erstatning — paastævnte Sagsøgeren d. 28. Marts 1904 nærværende Sag, hvorunder han har fordret sig tilkendt de nævnte 1,699 Kr. 61 Øre med 5 pCt. Rente fra Stævningens Dato foruden Sagens Omkostninger. Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, subsidiært tilkendt et noget mindre Beløb i Erstatning og altsaa i alt Fald frifunden mod at betale et saa meget mindre Beløb end det paastævnte.

Det af Indstævnte krævede Erstatningsbeløb omfatter dels 1,155 Kr. 50 Øre, som han havde maattet betale mere i Assurance af sine fra Eyrarbakki afsendte Varer, idet der beregnes en procentvis Forhøjelse af Assurancen, jo senere Skibe afgaar, særlig fra visse Havne paa Island, efter d. 31. Avgust, dels 419 Kr. 94 Øre, som Indstævnte vil have haft i forøgede Udgifter til Bugserdamperen, som han havde maattet holde til Disposition for „Zephyr“ under Hensyn til de vanskelige Besejlingsforhold ved Eyrarbakki, medens den ellers havde kunnet oplægges langt tidligere, dels endelig 164 Kr. 17 Øre, som han havde maattet betale i Pakhusleje i Dysart og mistet i Renter ved sine Varers forsinkede Afsendelse; han har dertil føjet, at han iøvrigt havde haft yderligere Tab ved, at han som Følge af Forsinkelsen havde faaet en lidt lavere Pris for sine afsendte Varer, og ved at „Zephyr“ havde indtaget noget færre Varer, end den skulde, samt ved at han havde maattet holde et ham selv tilhørende Skib „Vonin“ til Disposition for det Tilfælde, at „Zephyr“ helt udeblev.

Sagsøgeren har overfor dette hævdet, at Forsinkelsen aldeles ikke skyldtes hverken ham, der havde været fuldt berettiget til at indtage en ny Ladning i Kronstadt, som sket, eller Skibet, da dette desuagtet godt havde kunnet naa Dysart til d. 31. Juli 1903, hvis ikke Vind- og Vejrforholdene havde stillet sig meget ugunstig (at „Zephyr“ var gaaet nogle Timer ind til Rønne havde været uden al Betydning). Iøvrigt vilde Skibet, selv om det var kommet til Dysart d. 31. Juli i Stedet for d. 21. Avgust dog, som Forholdene stillede sig, formentlig ikke have kunnet naa Eyrarbakki før ind i September, og Indstævnte vilde derfor alligevel have haft en større Del af de af ham omtalte Tab, hvorhos Indstævnte slet ikke havde behøvet at holde Slæbedamperen og „Vonin“ til Disposition.

Men Sagsøgeren har derhos fremhævet, at ligesom Indstævnte ikke havde hævet Kontraktsforholdet paa Grund af „Zephyrs“ for sildige Ankomst til Dysart i Henhold til Sølovens § 111, saaledes havde Indstævnte heller ikke overensstemmende med nævnte Paragraf paa behørig Maade taget det nødvendige Forbehold, naar han overhovedet vilde kræve den deri omhandlede Erstatning, hvad der ingenlunde, som af Indstævnte anført, kunde siges at være sket ved hans ovenfor omtalte Skrivelse af 26. Juli og heller ikke kunde siges at være erkendt ved Sagsøgerens ligeledes omtalte Skrivelse af 28. og 31. Juli 1903.

I dette sidste findes der nu ogsaa at maatte gives Sagsøgeren Medhold. Indstævntes Skrivelse af 26. Juli 1903 kan ikke erkendes at have indeholdt et saadant Forbehold om Erstatning, som omhandles i Sølovens § 111, 3dje Stykke, hvad heller ikke kan siges at være i sin Tid indrømmet af Sagsøgeren, men Indstævnte, der derefter forholdt sig ganske tavs, maatte, naar han ikke vilde hæve Befragtningsforholdet efter Udløbet af d. 31. Juli s. A., hvortil han havde været berettiget, udtrykkelig have taget Forbehold om Erstatning for Følgerne af Forsinkelsen, inden „Zephyr“ d. 21. Avgust begyndte at indtage Ladning.

Sagsøgerens Paastand vil derfor blive at tage til Følge, dog at Sagens Omkostninger hæves, uden at der findes Anledning til at komme nærmere ind paa de øvrige fremdragne Momenter.

Dom i S. S. Nr. 34/1903, afsagt d. 31. Maj 1905. S/S. „Willies“ Ejer, Hr. O. Lundquist mod A/S. Dampskibsselskabet „Vesterhavet“.

I Følge truffen Overenskomst har Hr. O. Lundquist i Bona ved Malmø som Ejer og Reder for Dampskibet „Willie“ søgt Dampskibsselskabet Vesterhavet som Ejer af Dampskibet „Nexos“ ved nærværende Ret som vedtaget Værneting til Betaling af et Erstatningsbeløb af 17,403 Kr. 14 Øre — hvilket Sagsøgeren dog

under Proceduren har nedsat med 213 Kr. 60 Øre til 17,189 Kr. 54 Øre — med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 16. April 1903 for det han ved „Nexos“ Paasejling af „Willie“ i Septbr. 1901 tilføjede Tab og Skade foruden Tillæg af Sagsomkostninger. De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger og i alt Fald det fordrede Erstatningsbeløb betydelig nedsat.

Angaaende Paasejlingen foreligger der følgende: Dampskibet „Willie“, paa Rejse fra Dunkerque til Kristinehamn i Sverrig med en Ladning Sulphat, naaede d. 7. Septbr. 1901 til Brunsbüttel, hvorpaa det efter at have faaet Kanallods om Bord gik ind i Kejser Wilhelm Kanalen. Dampskibet „Nexos“, der fra Uleåborg skulde bringe en Ladning Bjælker til Harlingen i Holland, ankom samme Dag til Holtenau og gik efter ligeledes at have faaet Kanallods om Bord, ogsaa ind i nævnte Kanal. Det var klar Luft med svag Vind fra ØNØ. Efter at have passeret Rendsburg naaede „Nexos“ mellem Kl. 11 og 12 samme Nat til Vigestedet Meckelsee ved Breiholtz (47 à 48 Kilometer regnet fra Kanalens Vestende) og passerede efter forinden at have mindskt sin Fart, der indtil da havde været „halv Kraft“, c. 11 til 12 Kilometer eller c. 6 Kml. — hvad der under Hensyn til dets Dybgaaende: 13' 6" for, 16' 6" agter var fuldt tilladeligt i Følge Kanalreglementets § 25 — til „langsomt“, med denne Fart gennem Vigestedet, saaledes at Skibet holdt sig paa Nordsiden af samme. Da det naaede hen mod Vestenden af Vigestedet, hvor iøvrigt den derværende nordlige Gasbøje midlertidig var borttaget af Hensyn til Opmudring, hvad Lodsens vidste, drejede „Nexos“ imidlertid pludselig Syd over, uanset at Lodsens lod Roret lægge haardt Bagbord og atter forøgede Farten til halv Kraft. Lodsens, der, inden „Nexos“ gik ind i Vigestedet, havde bemærket, at „Willie“ kom Vest fra, besluttede saa for at undgaa Sammenstød med denne Damper, der da kun var omtrent 400 Meter borte, at lade „Nexos“ løbe fast paa Kanalens Sydside og lod i den Anledning give 2 Stød i Dampfløjten for at faa „Willie“ til at holde over mod Nordsiden af Kanalen. „Willie“, der netop paa det Tidspunkt havde villet mindske sin Fart, som indtil da ogsaa havde været c. 11 Kilometer, fordi Skibet nu kun var c. 270 Meter fra Vigestedet, undlod saa dette og gav i Stedet for straks Styrbords Ror, idet ogsaa den gav to Fløjtestød og drejede saaledes mod Nord. Da „Nexos“ var tæt ved Sydsiden, slog den imidlertid igen pludselig Styrbord over, og uagtet Lodsens saa straks lod bakke med fuld Kraft, nyttede det ikke, saa lidt som at „Willie“ forstærkede Farten, idet „Nexos“ straks derpaa med sin Stævn løb ind i „Willie“ paa dens Styrbordside, omtrent  $\frac{1}{3}$  fra dens Agterende, og medens „Nexos“ saa godt som ingen Skade tog, sank „Willie“ nogle faa Minuter efter, idet dens Besætning dog forinden havde reddet sig over i det andet Skib; kun dens Master og øverste Ende af Skorstenen ragede op over Vandfladen. Paa det Sted, hvor den sank, var Vandet c. 66 Meter bredt.

Ved den Søforklaring, som „Nexos“ Besætning afgav faa Dage efter ved dens Ankomst til Harlingen, fremkom der ikke — saa lidt som ved den af „Willies“ Besætning d. 13. Septbr. i Kiel afgivne Søforklaring — noget af Betydning ud over det allerede anførte. „Willie“ selv blev taget op i Løbet af 8 Dage og indbragt til Kiel (hvad der skal have medført en Udgift af 1,500 Rm. = 1,355 Kr.), hvor den blev underkastet en foreløbig Reparation. Sidst i Septbr. afgik den til Sjøtorp i Nærheden af Gøteborg for endelig Reparation, der dog paa Grund af Vejrforholdene i Decbr. 1901 og Januar 1902 først skal være bleven afsluttet henimod Udgangen af April, hvad der har medført, at der i det paastævnedes Beløb er medregnet foruden selve Reparationsudgifterne, der synes at have udgjort c. 10,000 Kr. (nøje er det ikke oplyst), en Sum af 3,661 Kr. 38 Øre for Liggedage (76 Dage à 40 Øre × 120,44 Netto Tons)

foruden betydelige Beløb til Assistance, Rejser o. s. v., mod hvilke sidste Poster, der iøvrigt fra de Indstævntes Side delvis er rejst Indsigelse.

Den 30. Novbr. 1901 blev de to Kanallodser, der havde været om Bord i Damperne, afhørt for Sørretten i Flensborg — paa Grundlag af disse to Forklaringer, hvis Rigtighed ikke er bestridt, er Fremstillingen ovenfor i det hele bygget — og ved den Lejlighed fremkom tillige en Overlods ved Kanalen med en Udtalelse om, at Lodsens paa „Nexos“ formentlig havde handlet rigtig ved, da „Nexos“ svingede ud fra Nordsiden, at forsøge at sætte den fast paa Sydsiden, hvad der sædvanlig i slige Tilfælde lykkedes, medens Skibet ved at lade Maskinen slaa bak let i det snævre Farvand kunde have kommet til at ligge paa tværs i samme og derved fremkalde Sammenstød paa anden Maade, hvorimod Rigs-kommissæren omvendt fremhævede, at Lodsens paa „Nexos“ netop straks, da Skibet svingede ud, burde have stoppet og bakket med fuld Kraft for at faa Farten af Skibet.

I den af Sørretten i Flensborg derpaa afsagte Kendelse udtaltes det, at „Nexos“ Afsætning fra Kanalens Nordside aabenbart var opstaaet ved, at „Nexos“ ikke havde holdt Midten af Sejlrenden, men var kommen for nær til Nordsiden, hvorved der som saa mange Gange tidligere paa Grund af, at der ikke var Vand nok under Kølen, var indtraadt Bundsugning, og at Skibet som Følge deraf trods Rorlægningen var løbet over mod den anden Side og saa paany, da det ikke kom til at staa fast, drejede mod Nord, samt at Lodsens om Bord trods den manglende Gasbøje burde have kunnet holde Midten af Sejlløbet og saaledes maatte siges at bære Skylden for Sammenstødet, samt at han derhos straks, da Skibet satte af mod Syd, burde have bakket og ladet Ankeret falde, idet Sammenstød derved maaske var undgaaet, og hvis det dog mulig var sket, sandsynligvis ikke havde medført saa omfattende Følger.

Paa Grundlag af det saaledes fremkomne er det fra Sagsøgerens Side gjort gældende, at „Nexos“ ene maatte bære Skylden for Sammenstødet og derfor ogsaa maatte erstatte hele det deraf følgende Tab, medens de Indstævnte, samtidig med at bestride Størrelsen af den krævede Erstatning, har hævdet, at Sammenstødet skyldtes et Uheld, for hvilket „Nexos“ ikke kunde have Ansvar, og at „Willie“, i Stedet for at styre over mod Nordsiden, da den hørte de to Fløjtestød, selv burde have stoppet og bakket, hvorved Sammenstødet mulig var undgaaet.

Retten finder imidlertid ikke Anledning til at komme nærmere ind paa alt dette. Det er nemlig givet, at der hersker Lodstvang i Kejser Wilhelms Kanalen, se § 8 i Driftsreglementet for denne af 29. Juli 1901, saaledes at Kannallodserne, se nævnte Reglements §§ 14 og 15, overtager Skibets Førelse gennem Kanalen med Ansvaret for samme, medens Skibsføreren og Besætningen ubetinget har at efterkomme deres Ordre (hvad der ogsaa i det foreliggende Tilfælde maa antages at være sket). Da nu derhos Sammenstødet skete i ubetinget tysk Territorialfarvand, og da som Følge deraf den tyske Rets Bestemmelse for et saadant Tilfælde findes at maaatte komme til Anvendelse ved Paadømmelsen og ikke den danske Rets, som af Sagsøgeren hævdede, hvorved det tillige bemærkes, at Reglerne i Sverrig, hvor „Willie“ hørte hjemme netop maa antages i et Tilfælde som det foreliggende ikke at stemme med de her gældende Regler, samt da den tyske Søhandelsret, se § 738 i den i saa Henseende gældende Lov af 10. Maj 1897, som „Willie“ underkastede sig ved at gaa ind i Kanalen, udtrykkelig foreskriver, at naar et Skib har været under Førelse af Tvangslods, er Skibets Røder fri for Ansvaret for den Skade som er opstaaet ved det af Lodsens forskyldte Sammenstød, vil de Indstævnte som Følge deraf blive at frifinde, uanset hvad der iøvrigt maatte antages om Skylden for Sammenstødet. Sagens Omkostninger findes derimod at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 97/1902, afsagt d. 31. Maj 1905. Kaptajn A. Israelsson, Fører af Skonnerten „August“ mod Firmaet Ferd. Philipson & Holm.

Under nærværende Sag har Kaptajn A. Israelsson som Fører af Skonnerten „August“ af Råå i Sverrig ladet Firmaet Ferd. Philipson og Holm, berstedes, ved dets Indehavere, d'Hrr. F. Philipson og C. A. Holm, indstævne til Betaling af 1,559 Rm. 50 Pf. med 5 pCt. Renter deraf fra Stævningens Dato d. 3. December 1902 foruden Sagsomkostninger, nemlig 1,500 Rm. i Overliggedagspenge for 15 Dage og 59 Rm. 50 Pf. i Dødfragt for 17 Tons manglende Dækslast.

Den 3. Oktbr. 1902 blev der i Kiel oprettet et Certeparti mellem Firmaet Paulsen & Ivers, derstedes, som Befragtere og Sagsøgeren, hvorved denne forpligtede sig til med Skonnerten „August“, der opgaves til c. 380 Tons d. w., og som da var ved at losse i Kiel, efter endt Udlosning at gaa til Wik tæt Nord for Kiel og fra Gasværket der for Befragternes Regning at indtage en Ladning Koks med passende Dækslast og afsejle med den hertil. Befragterne skulde efter endt Udlosning her betale 3½ Rm. i Fragt pr. Ton à 1,000 Kilos. Ladningen skulde paa Afadernes og Modtagernes Bekostning skaffes frit til og fra Skibets Side, men Kaptajnen skulde forhale til det ham anviste Lastnings- og Losningssted, dog at Skibet kunde ligge flot og sikkert der. Lastningen skulde ske i Tur, uden at der var fastsat noget bestemt Antal Dage dertil, medens der betingedes 8 løbende Arbejdsdage til Losningen. For hver Dag ud over Tiden skulde der betales 100 Rm. i Godtgørelse. Her skulde Skibet klareres ved den af Ladningsmodtageren opgivne Skibsmægler.

Efter hvad der er fremkommet, maa det, uanset at de Indstævnte ikke har villet erkende Rigtigheden deraf, anses tilstrækkelig godtgjort, at „August“ ankom til Wik d. 13. Oktbr. og samme Dag meldte sig ladeklart hos Gasværket, hvad det derhos i Følge Forklaring af den paagældende Mægler i Kiel skal have gjort efter Opfordring af Befragterne. Det maa ligeledes anses tilstrækkelig godtgjort, at „August“s Ladningstur indtraadte fra Udløbet af d. 17. Oktbr., men at dets Lastning først begyndte d. 29. Oktbr., medens 8 mindre Skibe, hvis Tur var senere, var bleven lastede i Mellemtiden. Der foreligger et Brev fra Kaptajn Israelsson til Firmaet Paulsen & Ivers af 20. Oktbr., hvori han, om end Brevet var meget uklart affattet, netop meddelte dem, at hans Tørn var indtraadt fra d. 17. Oktbr., og at han vilde fordrø Overliggedagspenge for hver Dag, han maatte blive opholdt ud over de Dage, der medgik til regelmæssig Lastning, og ses Firmaet d. 21. Oktbr. kun at have svaret derpaa, at de havde gjort Gasværket bekendt dermed, at dette havde meddelt, at „August“ vilde blive lastet efter Forholdene og Omstændighederne, og at han, da han havde sluttet „efter Tur“, ikke havde Krav paa noget. Det er endelig givet, at „August“ først blev færdiglastet d. 6. November 1902 uden dog at have modtaget nogen Dækslast.

Den 7. Novbr. blev der udfærdiget og af Kaptajnen underskrevet Konnossementer, hvorved han erkendte at have modtaget til Ordre d'Hrr. Philipson & Holm herstedes 283,067 Kilos grove Koks mod en Fragt af 3½ Rm. pr. 1,000 Kilos. Ved Underskriften tilføjede Kaptajnen: „Forbeholdes Fragt for 17 Tons mere med 15 Overliggedage 1,500 Rm.“ (mulig har der i Hovedeksemplaret foran „1,500“ tillige staaet „med“).

„August“ ankom hertil d. 10. Novbr. om Eftermiddagen og gik d. 11. efter Ordre om i Gasværkshavnen, hvor Skibet fortøjede Kl. 10½ Fm. og begyndte at losse Kl. 4 samme Eftm. Den 17. s. M. begyndte det at laste her og afgik atter d. 22. Novbr. 1902.

Allerede d. 8. Novbr., altsaa inden Skibets Ankomst hertil, havde de Indstævnte tilskrevet Skibsmæglerne Bastrup og Wulff her, der driver Forretning under

Benævnelsen Petersen Møller & Hoppe, og under Henvisning til en Samtale samme Dag paa Børsen anmodet dem om „at ville klarere Sejleren „August“, kommende fra Kiel med Koks „til os“. I Følge Certepartiet skal Kaptajnen klarere ved vor Mægler. Angaaende Ordre med Hensyn til Losningen beder vi Dem om at ville henvende Dem til Falentin, Drost & Jensen, som i saa Henseende disponerer over Ladningen.“ — Den 10. Novbr., altsaa ligeledes inden „August“ var indgaaet i Havnen her, sendte de Indstævnte — som maa antages under den nævnte Samtale paa Børsen at have omtalt for vedkommende Skibsmægler (Hr. Wulff), hvem han da viste et Eksempplar af Konnossementet for „August“ af 7 Novbr., at der af Kaptajnen var taget Forbehold om Overliggedagspenge m. m., og at der i der i den Anledning vilde blive stillet Depot — et Bud til nævnte Mægleres Kontor med 1,500 Rm., som Budet indbetalte til Kassereren (ingen af de to Mæglere var til Stede), idet Budet forlangte og fik en af dem bragt Kvittering tilbage, underskrevet af Kassereren for Mæglerne. Denne Kvittering lød saaledes: „Dags Dato modtaget af Hrr. Paulsen & Ivers i Kiel ved Hrr. Ferd. Philipson & Holm i Kjøbenhavn for Regning: „Depositum Kaptajn A. Israelsson for omdisputerede Dødfragt og Overliggedagspenge pr. Sejler „August“ fra Kiel 1,500 Rm., forbeholden at Kaptajnen forpligter sig til at anlægge Sag mod os angaaende denne Disput inden 30 Dage fra i Dag; i modsat Fald er Beløbet forfalden til os“. (Kvitteringen var udfærdiget i to Eksemplarer).

Losningen af „August“ foregik derefter, som allerede omtalt, uden at derved ses at være passeret noget af Interesse for Sagen, kun at det oven nævnte Firma Falentin, Drost & Jensen d. 12. Novbr tilskrev de nævnte Mæglere, at det vilde kræve Godtgørelse af Kaptajnen, hvis „August“ ikke blev behørig losset. — Det maa anses som givet, at Ladningen blev udleveret til det nys nævnte Firma, og at Mæglerne, uden at det ses hvorledes, modtog hele Fragtbeløbet (Rm. 990.73) fra dette, med hvilket de iøvrigt ikke vil have haft noget at gøre, men som modtog Kvittering fra dem for Fragtbeløbet.

Under Sagen er der ikke oplyst noget nærmere om Forholdet mellem det nævnte Firma, de Indstævnte og Paulsen & Ivers med Hensyn til den omhandlede Ladning, og ligesom der ikke er fremlagt noget endoseret Konnossement, saaledes ses det hverken, om Kaptajnen efter Losningen har faaet noget Konnossement udleveret eller har kvitteret paa noget saadant, hvad han overfor de Indstævntes Paastand derom har benægtet. Han vil overhovedet slet ikke have vidst, at de Indstævnte ikke selv modtog Varerne.

Der er under Sagen foretaget Vidneafhøring af de to Skibsmæglere her og af Skibsmægleren i Kiel samt en hos Paulsen og Ivers der ansat Person samt tilvejebragt en Erklæring fra Gasværket i Wik, men der findes ikke Anledning til at komme nærmere ind derpaa. Af denne sidste og det iøvrigt fremkomne ses det dog, at „August“ i Virkeligheden ikke blev lastet efter Tur, og at Grunden til, at dens Lastning blev saa længe udsat, var, at der paa Grund af Skibets Dybgaende først maatte foretages Broarbejde, hvorhos Vandstandsforholdene medførte, at Lastningen ogsaa derefter foregik langsomt og med Afbrydelser, og det findes ikke at kunne betvivles, at der ubetinget derved er paaført Skibet 15 Overliggedage, for hvilke der maatte tilkomme Kaptajnen en Godtgørelse af 1,500 Rm., som derhos Ladningsmodtageren i Følge det paa Konnossementet tagne Forbehold maatte være pligtig at betale, medens der ikke ses at kunne tilkomme Kaptajnen nogen Dødfragt, da han ikke har oplyst, at han havde forlangt Dækslast leveret ved Lastningen, og at saadan var bleven ham nægtet.

De Indstævnte har imidlertid først og fremmest gjort gældende, at Sagsøgeren i alt Fald slet ikke

havde noget Krav overfor dem. De var nemlig slet ikke Modtagere af „August“s Ladning, idet Ordrene i Konnossementet: „til Ordre Hrr. Philipson & Holm“ kun betød, at de som Agenter for Paulsen & Ivers skulde overdrage Ladningen til den virkelige Modtager: Firmaet Falentin, Drost & Jensen, hvorfor de ogsaa kun som Agenter havde forsynet det dem tilstillede Konnossement med deres Endossement. De Indstævnte har derhos tillige gjort gældende, hvad der formentlig tydelig fremgik af Kvitteringen af 10. Novbr. 1902 for det af Paulsen & Ivers gennem dem stillede Depot, at det deri omtalte Sagsanlæg netop skulde ske mod d'Hrr. Paulsen & Ivers i Kiel. Heri findes der imidlertid ikke at kunne gives de Indstævnte Medhold. Den nævnte, af dem selv fremsendte, Kvittering, der ganske vist var meget uklart affattet, findes nemlig netop nærmest at maatte forstaas saaledes, at Sagsanlægget inden 30 Dage skulde ske mod Indstævnte selv. Efter selve Konnossementet maatte Sagsøgeren derhos ogsaa netop være berettiget til at gaa ud fra, at de Indstævnte var Ladningsmodtagere, og de maa i Virkeligheden ogsaa siges selv at have betegnet sig som saadanne i deres Skrivelse af 8. Novbr. 1902 til de to Mæglere, der heller ikke, som af de Indstævnte anbragt, ses at være optraadt paa Sagsøgerens Vegne.

De Indstævnte vil derfor blive at dømme til at betale Sagsøgeren 1,500 Rm. med Renter og 200 Kr. i Sagsomkostninger.

## Fragtmarkedet.

Der er ikke sket videre Forandringer i den sidst forløbne Uge ud over, at Sortehavet med omliggende Distrikter er noget lavere for prompt Lastning, medens der pr. Avgust og senere næsten slet intet sluttet. da Høstudsigterne fremdeles ikke har bedret sig. For de oversøiske Markeders Vedkommende har særlig La Plata gjort sig fordelagtigt bemærket ved at have fragtet en Del Juni/Juli Tonnage til en Keinde højere Rater end for en Uge siden, og der er fremdeles et ganske godt Begær, men Nordamerika har kun taget meget faa Baade. Samtidig med at Hjemfragterne fra La Plata saaledes er faste, har Udfragterne ogsaa bedret sig, og der er betalt indtil 8/ fra Cardiff. En Begivenhed, som er af betydelig Interesse for alle danske Redere er den internationale Konference om Minimalfragterne etc., som i Gaar tog sin Begyndelse her i Byen og af hvis Beslutninger mangt og meget i Forbindelse med Sejladsen paa Hvidehavet og Østersøen vil komme til at afhænge. Lad os haabe, at Resultatet af Forhandlingerne maa blive tilfredsstillende for Skibsfarten og komme til at svare til det store Arbejde, der fra forskellig Side er gjort i denne Sag. Forøvrigt har Østersømarkedet yderligere fæstnet sig i Løbet af den sidste Uge, og ikke saa faa Befragtninger til Konference Fragter fandt Sted baade fra Botten og de russiske Havne.

Det østlige Marked er temmelig stille; fra Kurrachee betales omkring 15/ pr. Juni/Juli, og Tendensen er nærmest opadgaaende. Calcutta tager fremdeles kun Baade for Kul til Hongkong, Singapore etc., men ingen til Evropa, idet Rutebaadene afgiver tilstrækkeligt Rum. Java fragtede nogle Juli Baade for Sukker til 25/ U. S. eller Evropa; et Par Dampere sluttet med Ris fra Burmah til 19/3 à 20/ O. C.

Sortehavet etc. viser en Tilbagegang af henvend 1/ pr. Unit i Ugens Løb, og Begæret for Juni/Juli er ikke stort. Fra Odessa eller Nikolajeff er der for større Baade sidst betalt 7/ à 7/6, medens mindre Baade erholdt 8/ à 8/3 N. C. Der har kun været sluttet faa Baade fra

Azoff, og der betales 9/ à 9/6 N. C. 6 d. mindre for større Baade. Fra Sulina sluttedes intet for prompt, men pr. 20. Juli/10. Avgust accepterede en 4,500 Tons Baad 8/3 L. H. A. R. For Salt fra Eupatoria noteres 11/ til Libau.

Middelhavet tog en Del Tonnage for Erts til omtrent forrige Uges Rater. For Esparto (mekanisk presede Baller) noteres 13/ à 14/ fra Tripolis eller Tunis Kysten til U. K., 12/ Aguilas eller Almeria til Firth of Forth, og for Fosfat 7/9 Sfax/Dublin, 6/ Bona/Garston, 5/6 Plymouth, medens 8/6 betales Sfax til Cork eller Felixtowe. I Aleksandria ligger Markedet en Smule bedre, og 7/ Bomuldsfrø betales til Hull, prompt. Fra Bilbao er Ertsfragterne uforandret faste paa Basis af 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/ Stockton, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika har sluttet overmaade lidt, og det er fremdeles knapt med ny Ordre, Kanada tog nogle Juni Baade paa Basis af 35/ à 35/9 fra St. John, 42/6 raf Miramichi til Englands Vestkyst, og sidstnævnte Rate noteres ogsaa Quebec/Barcelona. Bomuldsafskibningerne fra Savannah etc. er saa at sige ophørte for denne Sæson, og hele Kornlaster findes heller ikke; en enkelt Damper sluttedes med Petroleum New York/Shanghai 19 Cents. Fra Golfen noteres kun 80/ for Træ til U. K. eller Kontinentet, 95/ Buenos Ayres og paa Netto Charter omkring 11/ én, 11/6 to danske Havne for ikke for store Baade pr. Juli. For Baade til Maanedsfragt er Begæret ikke stort; 4/ Dødvægt betales sidst for en Hjemtur over Atlanten.

La Plata Markedet er fast, og en Række Befragtninger har fundet Sted pr. Juni/Juli til Rater, som er en lille Smule højere end for en Uge siden. Den prompteste Tonnage erholdt de højeste Fragter, og op til 19/6 betales fra San Lorenzo Grænsen O. C., men Flertallet af Afslutningerne var dog til 18/ à 19/. Pr. Avgust og senere er der endnu ingen Efterspørgsel. Bahia Blanca har kun sluttet meget lidt; 18/ er sidst betalte Rate til U. K. eller Kontinentet.

Østersømarkedet ligger igen bedre end for en Uge siden, og der sluttedes adskillige Baade til Konference Fragter og lidt over. I Øjeblikket er der ligesom Stilstand i Træbefragtningerne, men det er kun, fordi Købmanden vil afvente Resultaterne af Kjøbenhavn Konferencen. Der er et betydeligt Antal ubefragtede Laster i Markedet endnu, og der er al Udsigt til, at vi inden ret længe vil faa endnu højere Rater at se i Østersøen. Fra Petersborg betales nu 1/0<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Dunkerque, Weser, og fra Reval 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam. I Riga er der nu rigeligere med Trælaster, og flere Baade sluttedes til Konference Fragter, medens der for de øvrige i Markedet værende noteres tæt op til dem. Lidt Korn og Hør findes ogsaa i Riga til henholdsvis 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. London eller Rotterdam, og Frcs. 18/19 Dunkerque eller Ghent. Fra Libau bydes nu 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Havrebasis London eller Rotterdam, 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. Antwerpen, og for mindre Baade 1/ à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Østkysten, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. mere til Kanalen. Windau noterer nogle Kappbjælkelaster til Ghent, Terneuzen eller Holland, for hvilke antagelig Konference Fragt kan betinges. De tyske Pladser viser ikke saa meget Liv; fra Königsberg noteres kun 1/ à 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam, og for Sleepers 5/9 à 6/ London. For Erts fra Luleå kan store Baade faa 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til Rotterdam, Amsterdam eller Emden.

Kulfragterne er uforandret usle ad Østersøen til, og navnlig er Raten til Kronstadt gaet tilbage. Ogsaa til Middelhavet viser Fragterne gennemgaaende Nedgang, men til Østen og La Plata er de fastere og til Dels højere. Der er fra Østkysten sidst sluttet til 3/9 Kronstadt, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 Swinemünde, 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> større, 4/ à 4/6 mindre dansk Provinshavn, 3/9 à 4/ Malmø eller Stockholm, 4/3 Nordnorge, 3/3 à 3/6 Hamburg, 5/9 à 6/ Genua. Fra Cardiff

betales 4/6 Kjøbenhavn, 4/9 Swinemünde, 5/ Kronstadt, 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Lissabon, Frcs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseilles eller Algiers, 6/3 Genua, 6/9 Venedig, 5/ à 5/6 Port Said, 10/ Colombo, 6/9 Madeira, 7/6 à 8/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet er Fragtmarkedet temmelig uforandret. Der noteres bl. a. Wasa/Sundhavn 21 à 22 Mark, Råfsø/Mariagerfjord Stav 22 Mark, til forskellige nordtyske Havne 19 à 20 Mark.

ab Königsberg sluttet vedvarende til 10 Mark Rugbasis Danmark, Sydsverrig.

ab Stolpmünde og Rügenwalde er atter gjort nogle Befragtninger til 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Rug, dog opnaaede et enkelt disponibelt Skib 4 Mark fra Stolpmünde; ellers noterer denne Plads Rug Nykjøbing Mors 4—4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark samt Havre til Sundhavn 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, og Rügenwalde noget lignende.

ab Stettin er det som nævnt i forrige Notering meget flovt; Skibe har losset Cement i Kjøbenhavn til 45 Pf., og der meddeles, at der skal være sluttet til Sydsverrig, Danmark til Mark 2,80 à 3 Mark for svære Laster.

ab Hamburg har det i den sidste Tid været bedre, idet der skal være sluttet til Pommern og Danmark til 5 à 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Majs.

ab Kjøbenhavn har det været ualmindeligt flovt, og der er bl. a. sluttet til Stralsund Majs 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark, til Kolding, Rug 12 Øre; fra en ankommen Damper (fra Sortehavet) bliver forhaabentlig nogle Ladninger Byg og Rug.

ab Lysekil er det ret livligt; der noteres saaledes til Stolpmünde, Rügenwalde, Colberg 4 Mark, Kiel, Flensborg 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark Gadesten.

ab Sydsverrig noteres til Horsens, Aalborg 8 Øre pr. Kbfd.; til Aberdeen Granit 7/6 à 8/, til Stolpmünde, Rostock Gadesten 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, til Leith D. B. 18/.

ab London noteres Støbesand til Kjøbenhavn 5/, Klid til svensk Sundhavn 10/.

ab Firth of Forth — Kristianiafjorden Kul £ 4.0.0, til mindre danske Pladser c. £ 5.0.0.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Selandia“ af Kjøbenhavn (Stabelnummer 106) blev den 3. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 225' 0" langt i Hoveddækket, 34' 9" bredt og 14' 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 ind. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fiskeri-Inspektionsdamper til Marineministeriet.

**„Wolverine“**  
**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motover  
 fra 3 HK. til 100 HK.  
**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
 Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 6. Juni.) Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 3. Juni til Færøerne. — Sergei afg. herfra 31. Maj. — Riberhus, Larsen, afgik herfra 31. Maj. — Douro, Mortensen, ank. til Reval 5. Juni. — Ceres, da Cunha, ankom hertil 2. Juni fra Leith. — Echo, Thorgasen,



afgik herfra 30. Maj til Stettin. — Rita, Schibbye, afg. fra Riga 4. Juni til Antwerpen. — Texas, Andersen, ankom til Kristiania 4. Juni. — Skjalm Hvide, afg. fra Skutskär 3. Juni hertil. — Dagmar, Larsen, ankom til St. Petersburg 4. Juni. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristianssand 2. Juni til New York. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Riga 1. Juni. — Thyra, Fischer, ank. til Antwerpen 2. Juni. — Kiew, Christiansen, ank. til Libau 4. Juni fra London. — Algarve, Borries, pass. Hammond 1. Juni. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Antwerpen 31. Maj fra Riga. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau 5. Juni. — Tiber, Bech, ank. til Lissabon 30. Maj. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Ghent 3. Juni til Firth of Forth. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Danzig 1. Juni. — Perm, Christensen, ankom til London 4. Juni. — Axelhus, Skow, ankom hertil 1. Juni. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 31. Maj. — Louise, Kruse, afgik fra Hull 4. Juni hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Dunkerque 2. Juni. — Loire, Craignou, ankom til St. Petersburg 1. Juni. — Morsø, Jacobsen, ankom til Riga 1. Juni. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Dunkerque 2. Juni hertil. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 3. Juni. — Beira, Lunge, ankom hertil 3. Juni. — United States, Wulff, ank. hertil 3. Juni. — Leopold II, Meyer, passerede Holtenau 5. Juni. — Christian IX, Holm, afgik fra Pillau 3. Juni til Königsberg. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 4. Juni hertil. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 4. Juni hertil. — Pregel, Olsen, passerede Holtenau 3. Juni. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. fra London 4. Juni hertil. — Kursk, Gommesen, afg. fra Hull 4. Juni til Libau.

**Carl, Skjold, Gorm:** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Methil 4. Juni. — Frode, Meyer, ankom til St. Petersburg 31. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Blyth 2. Juni. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, afg. fra Libau 2. Juni. — Erik II. A. S. Mancke, afg. fra Riga 5. Juni. — Knud II, Hansen, ank. til Yxpila 27. Maj. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til Rouen 1. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Libau 2. Juni. — Skjold, Rissø, ank. til Holmsund 2. Juni. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Libau 3. Juni. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Wasa 26. Maj. — Svend II, Riber, ankom til South Shields 29. Maj. — Harald, Hveysel, ank. til Uleåborg 2. Juni.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Dieppedalle 1. Juni. — Vagn, B. Mahneke, ank. til Tyne Dock 22. Maj.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Peter Berg, Petersen, ank. til Amsterdam 30. Maj. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Rotterdam 31. Maj, best. til Petersburg. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Blyth 5. Juni. — Harald Klinggaard, Rasmussen, ank. til Zaandam 2. Juni. — Russ, Rasmussen, afgik fra Burntisland 3. Juni, bestemt til Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Kronstadt 2. Juni, best. til London. — Michail Ontchoukoif, Harboe, afg. fra Algier 2. Juni, best. til Middlesbrough. — General-konsul Pallesen, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 4. Juni.

**Heimdahl.** Anine, Leth, afg. fra Blyth 6. Juni. — Kamma, Løffer, ankom til Archangel 2. Juni. — Helga, Møller, afg. fra Calais 6. Juni. — Martha, Christensen, afgik fra Rouen 5. Juni. — Elna, Rathje, ankom til Sunderland 5. Juni. — Therese, Larsen, afgik fra Hernösand 31. Maj. — Simone, Jørgensen, afgik fra Rouen 6. Juni. — Jeanne, Lagesen, ankom til Blyth 5. Juni.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Cette 4. Juni. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra St. Petersburg 3. Juni. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Henningvaag 6. Juni.

**Vøsterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Manchester 2. Juni, best. til Glasgow. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Reval 3. Juni, bestemt til Uleåborg. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Grimsby 31. Maj, bestemt til Pasages. — Nord-søen, Gram, afgik fra Geestemünde 5. Juni, best. til Reval. — Nexos, Basse, afgik fra Ghent 6. Juni, best. til Methil. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 5. Juni, ankom til Åbo 6. Juni. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Råfsö 2. Juni, bestemt til Havre. — Napoli, Christensen, afg. fra Kbhvn. 30. Maj, ankom til Hernösand 2. Juni. — Bodil, Thøgersen, ank. til Kbhvn. 3. Juni. — Dagmar, Hansen, ank. til Ghent 4. Juni. — Neptun, Knudsen, afgik fra Le Tréport 1. Juni, ank. til Boness 4. Juni. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Karlsborg 1. Juni. — Alfa, Iversen, afg. fra Grimsby 6. Juni, bestemt til Skellefteå.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Bremerhafen 5. Juni, bestemt til Aalborg. — Dagny, Lorentzen, ankom til Malmø 3. Juni. — Mary, Larsen, pass. Nord-Østersø Kanalen 6. Juni, best. til Falmouth.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afg. fra Rouen 5. Juni, best. til Dunston.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra Kotka 5. Juni, bestemt til Honfleur. — Karen, Winther, afg. fra Archangel 5. Juni, best. til Hull.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Andersen, afgik fra Archangel 30. Maj. — Nordland, Petersen, afgik fra Archangel 1. Juni. — England, Andersen, afgik fra Windau 1. Juni. — Rusland, Møller, afgik fra Kings Lynn 5. Juni.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ank. til Buenos Ayres 28. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Antwerpen 1. Juni. — Mars, Clausen, afg. fra Boness 6. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Archangel 4. Juni.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Rouen 4. Juni, bestemt til Hull. — Normannia, Erichsen, afgik fra Havre 2. Juni, ankom til Hamburg 4. Juni.

**Østersøen.** Patria, Petersen, afgik fra Cardiff 30. Maj, ankom til Rotterdam 2. Juni. — Gratia, Andersen, ankom til Dordrecht 1. Juni.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Swinemünde 30. Maj, ank. til Riga 2. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 30. Maj, ank. til Riga 2. Juni. — Britannia, Jensen, ank. til Bremen 2. Juni.

**Inga.** Flandria, Petersen, afgik fra Hamburg 3. Juni, ankom til Grangemouth 5. Juni. — Carbonia, Winckler, afgik fra Frederikshavn 3. Juni, best. til Riga. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Riga 3. Juni, best. til Amsterdam.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Pernau 31. Maj, besemt til Antwerpen.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 3. Juni. — Brattingsborg, Suenson, ank. til St. John 28. Maj. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kemi 2. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Grangemouth 5. Juni. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Hull 3. Juni, bestemt til Kronstadt. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Rotterdam 1. Juni. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Colombo 3. Juni, best. til Petersburg. — Rosenberg, Schultz, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Bona 28. Maj, bestemt til Stettin. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Bona 4. Juni, best. til Sevilla. — Søborg, Fischer, ank. til St. John 5. Juni. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Jacobstad 3. Juni, best. til Chantenay.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 4. Juni, best. til Petersburg. — Klampenborg, Jensen, ankom til Ghent 2. Juni. — Marselisborg, Andersen, ankom til Puerto Stafe 5. Maj. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kronstadt 4. Juni, best. til Kemi. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kemi 4. Juni. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Windau 31. Maj, bestemt til Rouen. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Antwerpen 4. Juni. — Vordingborg, Petersen, ank. til Rouen 1. Juni.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Tormentine 30. Maj, bestemt til Preston. — Jægersborg, Larsen, ankom til Frederikshavn 1. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Kronstadt 6. Juni.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Rotterdam 6. Juni.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Libau 6. Juni, best. til Rotterdam.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Libau 2. Juni, best. til London. — Helene, Jensen, ankom til Nyborg 31. Maj. — Agnete, Sørensen, ank. til Kbhvn. 31. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 3. Juni, best. til London. — Hermia, Petersen, afgik fra Petersburg 2. Juni, best. til Rotterdam. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 3. Juni, bestemt til Grangemouth. — Ajax, Brorson, afg. fra Korsør 6. Juni, best. til Libau. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Fredericia 2. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 1. Juni, ank. til Kiel 5. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Inge-mann, afgik fra Suez 25. Maj. — Siam, Jensen, ankom til Shanghai 13. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Cardiff 17. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra Antwerpen 24. Maj. — St. Jan, Rambusch, ankom til Habana 1. Juni. — St. Thomas, Prah, ank. til Galveston 22. Maj. — St. Domingo, Koch, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni.

**Æra.** Enigheden, Svane, ank. til Havre 2. Juni.

**Svensden & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Wasa 5. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Wi-borg 5. Juni. — St. St. Blicher, Albertsen, afgik fra Ny Karleby 3. Juni. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Korsør 6. Juni. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Kaskø 4. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Sunderland 2. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 5. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Tyne 3. Juni. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Garston 5. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Kronstad 4. Juni. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, afgik fra Terneuzen 2. Juni. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Rotterdam 2. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Jakobstad 31. Maj.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Sundsvall 31. Maj, best. til Brest. — Clara, Villadsen, ank. til Blyth 5. Juni. — Kai, Kurtzhals, ank. til Brake 6. Juni. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Libau 3. Juni, best. til Hull. — Erik, Steen, ank. til Libau 4. Juni. — Axel, Damm, ank. til Cherbourg 30. Maj. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Warkworth 2. Juni, best. til Kronstadt. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Hull 1. Juni. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til Lovisa 5. Juni. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Kiel 5. Juni, bestemt til Libau.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afgik fra Dover 6. Juni, best. til Middlesbro.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afgik fra Bangkok 1. Juni, best. til Hongkong. — Egholm, Winther, afgik fra Blyth 5. Juni, bestemt til Helsingør. — Katholm, Arnesen, pass. Dartmouth 6. Juni, bestemt til West Hartlepool.

### Sejlskibe.

**Fanø. Sønderho.** Merida, Pedersen, afgik 26. April fra Frey Bentos til Antwerpen, passerede Montevideo 1. Maj. — Elisabetha, Fischer, afgik 20. April fra Rio Grande til Liverpool.

**Svendborg.** Urda, Mikkelsen, ankom til Dover 29. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Borgå 29. Maj. — Kruse, Larsen, ankom til London 29. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Wiborg 30. Maj. — Vega, Rasmussen, ank. til Brake 30. Maj. — Triton, Nielsen, ank. til Neder Kalix 30. Maj. — Jørgen Ring, Fisker ank. til Ostende 29. Maj. — Maren Kristine, Jensen, ankom til Dalersø 29. Maj. — Flora, Sørensen, ankom til Umeå 30. Maj. — Rossing, Larsen, ankom til Umeå 30. Maj. — Lilly, Rasmussen, ank. til Brems 30. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Umeå 30. Maj. — Wera, Jensen, ankom til Kotka 30. Maj. — Kirstine, Dam, ankom til Helsingfors 30. Maj. — Slesvig, Hansen, ankom til Hangø 31. Maj. — Union, Rasmussen, ankom til Åhus 1. Juni. — Concordia, Henriksen, ank. til Bandholm 1. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Agerø 2. Juni. — Westa, Poulsen, ankom til Göteborg 2. Juni. — Peter, Jørgensen, ank. til Hammershavn 30. Maj. — Garibaldi, Carlsen, ank. til Stolpmünde 1. Juni. — Dannebrog, Bergesen, ank. til Antwerpen 2. Juni. — Dana, Rasmussen, ankom til Neder Kalix 31. Maj. — Dagny, Rasmussen, ank. til Amsterdam 2. Juni. — Meta, Møller, ankom til Torneå 1. Juni. — Noah, Poulsen, ank. til Skellefteå 1. Juni. — Mercur, Lund, ankom til Gl. Karleby 31. Maj. — Laura, Petersen, ankom til Swinemünde 3. Juni. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Åbo 2. Juni. — Hansigne, Nielsen, ank. til Wasa 3. Juni. — Capella, Hansen, ankom til Assens 2. Juni. — Standard, Rasmussen, ank. til Klagshamn 2. Juni.

**Æra.** Johanne, Østermann, ankom 30. Maj til Wasa. — Herkules, Bager, ank. 29. Maj til Neufahrwasser. — Amor, Rasmussen, ankom 30. Maj til Kramfors. — Cecilie, Jørgensen, ankom 29. Maj til Wismar. — Dana, Carlsen, ankom 29. Maj til Hamburg. — Zephyr, Hansen, ankom 29. Maj til Hamburg. — Apollo, Albertsen, ankom 29. Maj til Neufahrwasser. — Castor, Sonne, ankom 30. Maj til Nantes fra Martinique. — Thea, Friis, ankom 30. Maj til Drøbak. — Svip, Jensen, ankom 30. Maj til Pillau. — Saga, Jensen, ankom 31. Maj til Havre. — Phoenix, Rasmussen, ankom 31. Maj til Hernøsand. — Carl, Johansen, afgik 29. Maj fra Kbhvn. til Sverrig. — Thyra, Rasmussen, ankom 31. Maj til Cadix. — Genius, Bastrup, ankom 1. Juni til Walkom. — Thekla, Fabricius, ank. 2. Juni til Svendborg. — Johanne, Stegmann, ankom 2. Juni til Aalborg. — Freya, Petersen, ankom 1. Juni til Kiel. — Freden, Andersen, ankom 2. Juni til Kramfors. — Kiana, Christensen, ankom 17. Maj til Island. — Hydra, Albertsen, afgik 30. Maj fra Sundsvall til England. — H. C. Grube, Svane, ankom 2. Juni til Gloucester. — Immanuel, Schmidt, ankom 2. Juni til Skien. — Ellen, Lauritzen, ankom 2. Juni til Sundsvall. — Thor, Kromann, er ankommen til Barbados. — Alta, Rasmussen, ankom 2. Juni til Newcastle.

## Emil G. v. Høveling, Hamburg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverander til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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. Thyborøn-Kanal.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 12 Fod, i Kanalen 10½ Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Kattegat. Hirsholmene. Græsholm N.** Damperen „Etna“ er sunket i 6 Fv. Vand N. for Græsholm, 1½ Kml. NNV. fra Hirsholm Fyr. Vraget er afmærket med et grønt Flag paa Mesanmasten og om Natten med en hvid Lanterne.

**Læsø Ø. Stenknuder.** En Rispræk er i 14 Fod Vand udsat ved S.-Siden af Stenknuder, Ø. for Læsø, fra Østerby Kirke i S. 67½° Ø., 8,500 Alen.

**Hesselø Ø.** Vraget 5 Kml. Ø. for Hesselø er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 7 Fv.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet.** Fyrskibet „Kalkgrundet“ er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib Nr. 21.

**Karlskrona. Engelska Grundet.** Prikken med Kryds ved Engelska Grundet er inddraget.

**Bleking.** Prikkerne ved Aspö Sten, ved Tjurkö Sten, ved Laxgrundet, ved Flödjan og ved Timan er nu forandret.

**Stockholm Skærgaard. Svedudden.** Svedudden Fyr viser nu grønt Lys fra Landgrunden til N. 7½° Ø., hvidt Lys fra N. 7½° Ø. til N. 17° Ø. og rødt Lys fra N. 17° Ø. til N. 46° Ø.; mod S. er Lysvinkler og deres Farve uforandret. Fyrets Karakter er forandret til Fyr med To-Formærkelser hver 10 S.

**Staboudde.** Staboudde Fyr viser nu grønt Lys fra N. 56½° Ø. til N. 59½° Ø., hvidt Lys fra N. 59½° Ø. til N. 66½° Ø. og rødt Lys fra N. 66½° Ø. gennem Ø. til S. 83° Ø.; mod S. er Lysvinklerne og deres Farve uforandret. Fyrets Karakter er forandret til Fyr med To-Formærkelser hver 10 S.

**Kapellskär.** Kapellskär Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra S. 1° V. til S. 47½° V., i øvrigt hvidt og rødt vekslende Fyr.

**Stockholm N.-lige Skærgaard.** Mellem Simpnäsklubb og Näskubben Fyr er fundet en 19 Fods Grund. 59° 53' 8" N. Br. 19° 5' 7" Ø. Lgd.

**Finland. Finske Bugt.** Den 25de Maj 1905 er Fyrskibet „Verkomatala“ atter udlagt paa Station.

**Tyskland. Greifswalder Bodden. Reddewitz Höft.** Paa Reddewitz Höft er opført en pyramideformet Baake paa det omblæste Træs Plads.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst.** Prikkerne ved Släggebådan og ved Spättasbådan er nu forandret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Rütergat.** I Rütergat er Lys- og Klokketønden „Rütergat Nr. 1“ atter udlagt og den røde Spidstønde inddraget. 54° 30' 30" N. Br. 8° 10' 30" Ø. Lgd.

**Elben. Grodeners Stacks.** En rød Tønde med rød Topbetegnelse er til Forsøg udlagt oven for Grodeners Stacks, halvvejs hen imod Altenbruck Havn, og i Nærheden af den en lille rød Mærketønde.

**Krautsand. Mittelgrund.** Da Mittelgrund mellem Rhynplate og Øen Krautsand er tiltaget op ad Floden, er den røde og sorte Baaketønde med Kors flyttet og ligger nu i 16 Fod Vand. 53° 45' N. Br. 9° 23' Ø. Lgd.

**Jade. Alte Jade og Blaue Balje.** Da Minsener Sand er tiltaget NØ. efter, er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Lystønde AJ/C i 32 Fod Vand. 53° 49' 41" N. Br. 8° 2' 6" Ø. Lgd. Spirtønde AJ/D i 44 Fod Vand. 53° 49' 6" N. Br. 8° 3' 40" Ø. Lgd.

I Blauwe Balje er Anduvningstønden B/A flyttet til 53° 47' 57" N. Br. 7° 58' 47" Ø. Lgd. i 21 Fod Vand, og Spidstønde B/1 til 53° 47' 25" N. Br. 7° 59' 14" Ø. Lgd. i 7 Fod Vand.

**Fyrskibet „Minsener Sand“.** Fyrskibet „Minsener Sand“ viser nu et rødt, fast Fyr fra Stormasten og et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten. Flammens Højde: 50 og 30 Fod. Synsvidden: 7 og 9 Kml.

**Holland. Bokkegat.** Den sorte Lystønde Nr. 4 i Bokkegat viser nu To-Blink hver 18 S.; Blink 2 S., Mørke 4 S., Blink 2 S., Mørke 10 S. 51° 52' 32" N. Br. 3° 58' 12" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven. Oost Hellegat.** En Spidstønde Nr. 5a er i 10 Fod Vand udlagt i Oost Hellegat mellem Tønde Nr. 5 og Nr. 6 med Ballon. Mindste Dybde i Farvandet er 10 Fod.

**Volkerak.** I Volkerak (Karolina Geul) har Spidstønde Nr. 1 nu Ballon som Topbetegnelse. 51° 39' 5" N. Br. 4° 17' 58" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis.** Fra 1ste Juli 1905 gives Taagesignal ved Fyret ved Nieuwe Sluis midlertidig med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver tre Stød, det første langt, det andet og tredje korte. 51° 24' 22" N. Br. 3° 30' 24" Ø. Lgd.

**Frankrig. Dunkerque.** I Indløbet til Dunkerque er udlagt endnu en Lystønde ved Vraget af Damperen „Shield-drake.“ Den er sort, viser hvidt, fast Fyr og ligger SØ. for Vraget.

**England. Themsen. North- og Northwest-Shingles.** North Shingles sort og hvid lodret sribede Tønde er flyttet 1½ Kbl. S. 23° Ø. hen og ligger nu i 6 Fv. Vand, 9½ Kbl. N. 68° V. fra North Shingles Baake. 51° 32' N. Br. 1° 14' Ø. Lgd.

Northwest Shingles rød og hvid vandret sribede Tønde med Stage og Trekant er flyttet 1½ Kbl. N. 53° Ø. hen og ligger nu 15¾ Kbl. N. 49° V. fra Girdler Baake.

**Tyne.** Ved Lloyd's Praje-Station ved N.-Siden af Indløbet til Tyne er tændt to røde, faste Fyr. Flammens Højde: 30 og 24 Fod. 55° 0' N. Br. 1° 25' V. Lgd.

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

**Frankrig. Saint Malo.** Vraget af det NV. for Ile Agot sunkne Fartøj er forsvundet. Afmærkningen er inddraget.

**England. Bristol Channel. Barry Roads.** Vraget, som laa paa Barry Roads, 9 Kbl. S. 62° Ø. fra Nells Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 22' N. Br. 3° 14' V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. Shannon. Tarbet Island.** Tarbet Island hvide, faste Fyr er forandret til et Fyr med Formærkelser, der viser rødt Lys fra S. 84° Ø. til S. 74° Ø., i øvrigt hvidt Lys. 52° 35' N. Br. 9° 21' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Spanien V.-Kyst. Coruna Bay.** En 3½ Fv. Grund er rapporteret at ligge i Coruna Bay, hvor Kortet viser 6 Fv., fra San Anton Castle Fyr i S. 76° Ø., 12 Kbl., og fra Mera Point i S. 10° V. 42° 21' N. Br. 8° 21' V. Lgd.

**Frankrig. Gironde. Passe de Bec d'Ambès. Banc de Macau.** Da Grunden har forandret sig, er den røde Spidstønde Nr. 46 med Kegle ved Ø.-Kanten af Banc de Macau flyttet 1½ Kbl. V. hen. 45° 0' 59" N. Br. 0° 35' 33" V. Lgd.

**Spanien. Gibraltar Stræde. Barbate.** Den 1ste Juni 1905 tændes Barbate ny, faste Fyr, 2/3 Kml. NV. for Munden af Castillo. Lyset er rødt fra N. 78° Ø. gennem Ø. og S. til S. 18° V. og hvidt fra S. 18° V. til S. 78° V. over Grundene. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 8 Kml. for hvidt, 6 Kml. for rødt Lys. Fyret vises fra en Pæl ved et hvidt Fyrhus. 36° 10' 52" N. Br. 5° 55' 40" V. Lgd.

**Canada. Chaleur Bay. Port Daniel.** Fra Port Daniel Fyr-Station gives nu med Haandkrafts Taagehorn Signal som Svar paa Damperens Taagesignal.

**Nova Scotia S.-Kyst. Lockeport (Rugged Island Harbour).** En lille 12 Fods Klippe er fundet i 4 à 5 Fv. Vand tæt ved 3½ Fv. Pullen S. for Middle Ground i Indløbet til Lockeport. 43° 41' 8" N. Br. 65° 5' 40" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Slue.** En rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mærke 1 S., er i 8 Fv. Vand udlagt ved Vraget af Damperen „Aransas“, der ligger sunket ved det N.-lige Indløb til Pollock Rip Slue, 1½ Kml. S. 47° Ø. fra Fyrskibet „Pollock Rip Shoals“, og 3½ Kml. N. 25° Ø. fra Fyrskibet „Pollock Rip.“ Tønden ligger tæt NØ. for Vraget, hvorefter to Master er over Vandet.

**Connecticut. New London Harbor.** Fyrskibet „Bartlett Reef“ Nr. 13 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser samme Fyr som Nr. 13. Taagesignal gives med Klokke eller Horn.

**New York.** Fyrskibet „Ram Island Reef“ Nr. 23 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

**East River.** I East River er den hvide Skive med sort Trekant paa NV.-Hjørnet af Pakhuset paa Pier 10 borttaget, da Bygningen er nedrevet. Mærket var det forreste Mærke i Ledelinjen gennem Twenty Six Foot Channel.

**New York Lower Bay.** En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt i New York Lower Bay ved et Par Vrag, fra Centennial Tower i S. 9° Ø., fra Sandy Hook Fyr i N. 70° Ø. og fra Romer Shoal Fyr i S. 50° Ø.

**South Channel.** Vraget af „Hattie V. Kelsey“, der laa sunket i South Channel, er borttaget. Afmærkningen er inddraget

**Maryland. Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Point no Point Shoal.** Point no Point Shoal Tønde Nr. 21 er permanent inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien S. Gibraltar.** Det røde Fyr med Formærkelser paa NV.-Hjørnet af Commercial Mole ved Gibraltar tændes ikke den 1ste Juni, men først den 1ste Oktober 1905. Indtil da brænder et rødt, fast Fyr paa Stedet. 36° 8' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

**Italien. Stretto di Messina. Porto di Reggio Calabria.** Tønden N. for Indløbet til Reggio Calabria er hvid, cylindrisk og ligger 1½ Kbl. N. 12° V. fra det røde Fyr paa Molehovedet. En hvid, cylindrisk Tønde er udlagt 1¼ Kbl. N. 26° Ø. fra samme Fyr.

**Algier. Port de l'Agha.** Ved Port de l'Agha er tændt et permanent, rødt, fast Fyr paa NØ.-Hjørnet og et paa SV.-Hjørnet af Molen i Inderhavnen. Flammens Højde: 14 Fod. Fyrpæle.

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

**Røde Hav. Massaua. Sheikh ul Abu.** Fyret paa V.-Pynten af Øen Sheikh ul Abu er formærket fra N. 7° Ø. gennem Ø. til S. 83° Ø.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Danmark.** Justitsministeriet har den 30te Maj 1905 udstedt følgende Bekendtgørelse:

De ved Justitsministeriets Bekendtgørelse af 18de Maj 1905 overfor Leith som pestsmittet trufne Sundhedsforanstaltninger sættes herved ud af Kraft.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. Juni 1905. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — 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 Træskebe samt af Høegs Patent Mænie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Aktieselskab.

Fra d. 8.—14. Juni.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7 1/2 Morgen.  
 Til Horsens [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medt. ikke).  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
 Til Kjertemlnde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til Vejle, anløbende Seiersø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til New York [Texas] forv. Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Boston [Nicolai II] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Echo] 8 Morg. fra Frihavnen.  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til London [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fægge-sund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Lim-fjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Danzig [Valdemar] Eftm.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege i Ekstratur [Falster] 12 Middag. (Retur fra Stege 2den Pinsedag).  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpasagerer medtages ikke).  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Annie] Eftm.  
 Til Stettin [Riberhuus] 3 Eftm.  
 Til Königsberg [Moskov] Eftm. fra Toldboden.  
 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.  
 Turen til Samsø og Odense udsættes til 2den Pinsedag.  
 Turen til Grenaa bortfalder.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 12 Midd. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Turene til Horsens, Ebeltoft, Randers, Fredericia, Middelfart og Kolding udsættes til Tirsdag.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
 Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Horsens og Ebeltoft [St. Knud] 3 Eftm.  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 3 Eftm.  
 Til Randers [Niels Brock] 5 Eftm.  
 Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frøjr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Riberhuus] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

	Cjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	81 1/2 — 3/4	81 1/2	81 3/4
Danmark.....		71 1/4	71 3/4
Norden.....	92 3/4	92 1/2	92 3/4
Kjøbenhavn.....	73 1/4	73 1/4	73 1/2
Carl.....		81 1/4	81 3/4
Dannebrog.....	85 1/4 — 1/2	85 1/4	85 1/2
Skjold.....		61	61 3/4
Urania.....		18	18 1/2
Union.....		77 1/2	78 1/4
Dampsk. af 1896.....	84 1/2	84 1/4	84 1/2
Højmdal.....		96 1/2	98 1/2
Østasiatiske.....	107 — 108	107	107 1/4
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		25 1/2	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		69	70
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		60	64
Dansk-russisk Dampsk.....		92 1/2	96
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		98 3/4	99 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		86 3/4	87
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 1/2
4 % — — 2. Serie..		97	97 1/4
4 % — — 1. — ..		98 1/2	99 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 1/2
4 % — — 7. — ..		96	96 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		92	94
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	143	142 3/4	143 1/4
Privatbank.....	119 1/4	119 3/4	120
Landmandsbank.....		124 3/4	125 1/4
Handelsbank.....		127 3/4	128
Grundejerbank.....	121 1/4 — 1/2	121	121 1/4
Burm. & Wain.....	95	95	95 1/4
Helsingørs Jærnsk.....		97	97 1/2
Sukkerfabr.....	186 — 1/4	186	186 1/4
Bryggeri Aktier.....		129 1/4	129 3/4

Vekselkurser d. 6. Juni 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Juni 1905.

Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	87.00
3 3/10 % — Boden Kredit.....	81.30
5 % Mexikanske 1899.....	102.70
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 12,000, „Kbhvn.“ 8,000, „Dannebrog“ 28,000, „Dpsk. af 1896“ 4,000, „Danmark“ 2,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 10,000, „Østas. Komp.“ 158,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## LANDMANDSBANKEN

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

**J. KOEFOED**  
 Faxe Ladeplads  
 Skibsbyggeri. Træskæreri.

**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.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
 (Anton Hansen),  
 Skibsprovianteringsforretning,  
 Urtekram- & Farvehandel.  
 Havnegade 37, Nakskov.

**De private Assurandører** lim.  
 i Kjøbenhavn  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinusbyer.  
 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“.

**J. P. LUND, AARHUS,**  
 Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
 Vand- og Damparmatur.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

**F. C. GAMST & SØN,**  
 64, Vildersgade 64,  
 udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
 Forretningen grundlagt 1847.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
 anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
 Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## 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 Flydedok og Skibsværft.

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

## Odense Skibsværft.

Grundareal c. 10,000 □ Al. med paastaaende Smedie- og Snedkerværksted, nyopført Kontor- og Maskinbygning, 2 Beddinger, hvoraf en er overbygget, samt øvrige Lager- og Maskinbygninger, er til Salg.  
 Værftet er indrettet efter alle Nutidens Fordringer med Dampkraft til Blok-, Baand- og Rundsave samt Afretter- og Høvlmaskine, Gravemaskine etc. Elektrisk Lys er installeret over hele Værftet. Henvendelse sker til  
**Odense Skibsværft.**

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.  
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for  
**Lanterner.**

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 28162  
 Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

**Prøv engang**  
 Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortølet til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Henvendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.  
 Ene-Fabrikanten:  
**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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.

**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 Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus. 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 20. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**  
 f. T. Formand.





## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportpramme og Lægter-  
fartøjer, sødygtige og  
af enhver Størrelse,  
altid disponible.  
Bugsørdampere, Trawl-  
og Hav-Fiskefartøjer.  
Fiskektransportfartøjer etc.  
udføres fordelagtigt  
ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

## Aalborg mek. Værksted

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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“.

## Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

# PRIMA BUNKER-KUL.

## BD BLUMENFELD.

### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Juni 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.



**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 Komposition for Jærn- og Staaletskibsbunde.  
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 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.



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Ciseifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af **ren Rug**, hvorfra alle for Fordøjelsen **skadelige** Stoffer er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabrikken »Ceres« fabrikerede **Normalbrød** er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

I Aalborg Havn  
findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

De danske Conservesfabriker.

## J. D. BEAUVAIS

Alle Slags Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

**Blodbudding, Boiled beef, Oksekødsuppe med Kød.**

Sukret  
engelsk Eksport

## Swiss Milk

Usukret

## Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

## Berg & Larsen

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

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavn, d. 15. Juni 1905.

Paa den 2den internationale Konference af Dampskibsredere, der i afvigte Uge afholdtes her i Byen, var Meningerne selvfølgelig delte med Hensyn til Enkelthederne i de Minimums Rater for Trælastfarten fra Østersø- og Hvidehavshavnene, der fastsattes paa Konferencen i Februar. Det kunde ikke være andet, end at disse Enkeltheder, naar de skulde anvendes i Praksis, vilde vise sig paa flere Punkter ikke at have ramt det rette, og at Raterne derfor, om man overhovedet vilde fastholde dem, maatte underkastes en Revision paa den ny Konference. Imidlertid var Meningerne paa denne ikke stærkere delte, end at man uden større Vanskelighed enedes om de ny Minimums Rater, der blev fastsatte, og som træder i Kraft i Dag med Gyldighed til næste Konference i Oktober eller November. Ogsaa om den Virkning, Februar-Raterne har haft, fremsattes selvfølgelig forskellige Meninger. Hvad der imidlertid er Hovedsagen, er at man praktisk talt fra alle Sider mødtes i Enighed om, at den Sammenlutning om Minimums Rater, der fandt Sted i Februar, under ingen Omstændighed nu burde opgives, men tværtimod burde fastholdes med mere Styrke og i fastere Former end hidtil. Den store og sagkyndige Repræsentation for de interesserede Landes Rederiinteresser, der var til Stede paa Konferencen, har altsaa erkendt, at den Vej, man slog ind paa i Februar, har vist sig at være den rette, og der viste sig paa Konferencen en alvorlig Vilje til at fortsætte ad denne Vej. Denne Vilje fandt sit Udtryk ikke alene ved Fastsættelsen af de ny Minimums Rater, men ogsaa ved Oprettelsen af den internationale Forening af Redere, interesserede i Østersø- og Hvidehavsfarten, som planlagdes paa Konferencen i Februar. Hvis det lykkes at skaffe denne Forening den fornødne Tilslutning, vil den ikke alene kunne bidrage væsentligt til at gennemføre Konferencens Program med Hensyn til Minimums Raterne, men den vil tillige kunne betegne Begyndelsen til et fast organiseret Samarbejde mellem Rederne i de evropæiske Søstater, der vil kunne blive af vidt rækkende Betydning. Det foreløbige Program for Foreningens Arbejde peger paa de Opgaver, der i første Række ligger for, men det er klart, og det blev udtrykkelig fremhævet paa Konferencen, at man tænker sig med Tiden ogsaa at tage andre Opgaver op. Denne Sammenlutning er da en Nydannelse, der bør modtages med stor Interesse, og alle, der indser Betydning af et internationalt Samarbejde og en international Forstaaelse mellem Rederne, maa omfatte dens Virksomhed med de bedste Ønsker.

At den ny Rederiforening fik sit Sæde her i Kjøbenhavn, og at Dansk Dampskibsrederi-Forenings Formand blev dens første Præsident, bør opfattes som en Anerkendelse af det Initiativ og Medarbejde fra dansk Side, som Foreningen for en stor Del skylder sin Tilblivelse. Forhaabentlig vil Danmark vise sig ikke alene at have været Udgangspunktet for denne Bevægelse, men ogsaa det Sted, hvorfra den i Fremtiden ledes.

Vi har modtaget følgende:

Skibsafgifter i Finland. Som det vil være d'Hrr. Skibsredere og Skibsførere bekendt, har de danske

og svenske Sejlskibe i de senere Aar i Finland maattet betale Skibsafgifter efter en større Register-Tonnage end efter deres respektive Maalebrevs Paalydende. Det vil sige, af Netto Tonnagen efter Maalebrevene, plus Tillæg for Sejlkøje, Kabelgat, Kort og Lanternerum m. m., da de finske Myndigheder ikke har villet godkende disse Fradrag.

Disse Tillæg kunde andrage fra 10 til 30 Tons efter Skibenes Størrelse og derved forøge Skibsudgifterne betydelig, idet der for Skibe, som indkommer til Finland med Ladning og udgaar med Ladning, svares en Afgift af 2 Mark pr. Register-Ton. Dette System er heldigvis nu ophørt, og Udgifterne beregnes nu kun efter den Netto Tonnage, som Sejlskibenes Maalebrev lyder paa.

Dette til Underretning for d'Hrr. Skibsførere for det Tilfælde, at der endnu paa nogle af de mindre Pladser i Finland skulde afkræves dem Afgifter efter det gamle System.

Marstal, d. 7. Juni 1905.

*Albert E. Boye.*

Formand for Marstal Skipperforening.

Marineministeriet har under 1. Maj d. A. fastsat ny Lodstakster, der er traadt i Kraft d. 1. Juni d. A. Ved disse Takstbestemmelser hæves, hvor andet ikke udtrykkelig er anført, alle tidligere gældende Takstbestemmelser, altsaa ogsaa de i 1903 givne, der har foranlediget saa mange Klager fra Skibsfartens Side. Der vil blive Lejlighed for os til en nærmere Omtale af de nu fastsatte ny Takster.

Gennem „New York Herald“ er i disse Dage fremkommet Meddelelse om, at den Kulstation, som det Østasiatiske Kompagni er ved at oprette paa St. Thomas, i Virkeligheden er et tysk Foretagende, idet Hamburg-Amerika Linjen har sikret sig en kontrollerende Indflydelse i Foretagendet. Tyskland skulde saaledes i Ly af det danske Selskab have opnaaet det Fodfæste paa St. Thomas, som det øjensynligt saa længe har ønsket sig.

Denne Meddelelse er imidlertid straks bleven dementeret officielt herfra. Hamburg-Amerika Linjen har intet at gøre med den nævnte Kulstation. Det er ganske vist kommet til en Forstaaelse mellem de to Selskaber, men denne angaar kun „den vestindiske Linje“.

„Vossische Zeitung“ meddeler, at der d. 9. ds. i Berlin er sammentraadt en Dampskibsrederkonference, hvori deltager Hamburg—Amerikalinjen, Norddeutsche Lloyd, Holland—Amerikalinjen, Red Star-Linjen og Compagnie Transatlantique. Cunard-Linjen er derimod ikke repræsenteret. Konferencen vil kun beskæftige sig med almindelige Skibsfartsspørgsmaal, og der vil ikke blive forslaaet Ændringer i Fragtsatserne.

Meteorologisk Station paa Spitsbergen. En norsk Ingeniør, der er Disponent for et af de Kul-



kompagnier, som i Sommer skal begynde fast Drift paa Spitsbergen, har tilbudt det norske meteorologiske Institut at udføre fortløbende meteorologiske Observationer under et 3-aarigt Ophold i det øde Polarland. Institutet har med Tak modtaget Tilbudet og udrustet Ingeniøren med et komplet Udstyr af Instrumenter. Dette er første Gang, at der paa Spitsbergen er anlagt en meteorologisk Station med det Maal for Øje at erholde en kontinuerlig Observationsrække, omfattende hele tre Aar.

(Norges Sjøfartst.)

Kaptajn Sophus Valdemar Rasmussen, R. af D., fhv. Krydstoldassistent og Strandkontrollør, afgik en af de sidste Dage i Maj Maaned ved Døden i en Alder af 76 Aar.

Den Afdøde, der i sin Tid om Bord paa „Gefion“ deltog i Kampen ved Eckernförde, traadte i 1859 ud af Marinens Tjeneste for at overgaa i Koffardifart, men deltog dog som Reserveløjtnant i Krigen i 1864. Kaptajn Rasmussen var en meget virksom Mand, der med Iver tog Del i Arbejdet for at fremme Skibsfartens Interesser; først i 1902 trak han sig tilbage fra Statens Tjeneste, ved hvilken Lejlighed han modtog Titel af Kaptajn i Flaaden.

En Søn af den Afdøde fører Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Viking“.

Efter Indbydelse af Dansk Dampskibsrederiforening foretog Deltagerne i den internationale Rederkonference d. 8. ds., efter at Møderne var afsluttede, en Udflugt til Marienlyst, hvor de danske Redere optraadte som Værter ved en større Middag.

Turen, der var i høj Grad vellykket, foretoges med Dampskibsselskabet Turistens nyerhvervede Damper „Holger Danske“.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmænd bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Nord- og Østersøfarten.

Den anden internationale Dampskibsrederkonference i Kjøbenhavn.

Onsdag d. 7. Juni Kl. 1 Em. samledes efter Indbydelse af Dansk Dampskibsrederiforening Deltagerne i Konferencen paa Hotel Phoenix.

Direktør Ad. Carl, Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, bød Forsamlingen Velkommen, hvorefter Direktør Kronman, D. F. D. S., og Mr. Thos. Cairns, Newcastle, valgtes henholdsvis til Mødets Præsident og Vice-Præsident.

Som Mødets Sekretær fungerede Redaktør L. Drechsel.

Direktør Kronman takkede for Valget, idet han benyttede Lejligheden til at pointere, at det var absolut nødvendigt, at man under Diskussionen om Fragtspekulationen og Midlerne derimod afholdt sig fra at nævne Navnet paa noget Mæglerfirma. Senere, naar Foreningens egentlige Virksomhed var begyndt, vilde det netop blive en af Sekretariatets Opgaver at holde Medlemmerne underrettet om de Firmaer, som der kunde være Grund til at undgaa.

Konsul Joh. Hansen, Kjøbenhavn, gjorde derefter Rede for Resultatet af Februar Konferencen og den øjeblikkelige Situation:

Besvarelsen af Spørqsmaalet om, hvorvidt den rejste Bevægelse har været heldig i sit Forløb, afhænger i meget høj Grad af den Maade, paa hvilken man ser paa Sagen. Saaledes er der stadig Mæglere, der simpelt hen erklærer, at Konference Rater overhovedet ikke eksisterer mere, men paa den anden Side indløber der saa mange Meddelelser fra Folk, som føler sig fuldt overtydet om, at vi er gaaet den rette Vej, at det i Virkeligheden er vanskeligt at fælde en uhildet Dom. Ikke desto mindre er mit eget Syn paa Sagen ganske uforandret fra sidst.

Mærkeligt nok har ikke faa Redere vist en ret paa-faldende Nervøsitet, idet de har været villige nok til at støtte os, men ogsaa rede til at opgive alt ved den første Efterretning om, at Dampere havde sluttet til under Konference Raterne. Saaledes sluttedes en Del Baade fra Helsingborg en Overgang til betydeligt under Minimums Rater, og jeg maa indrømme, at der var et Øjeblik, hvor jeg troede, at vi befandt os umiddelbart foran en Krise. Navnlige er denne Nervøsitet paa-faldende, fordi Rederne paa Februar Konferencen syntes at være enige om, at der ikke kunde være noget Haab om, at faa alle Redere med, og at ogsaa 60—70 % vilde være tilstrækkeligt til at sikre det heldige Udfald.

De, der har støttet Sagen, vil imidlertid have Grund til at glæde sig over det, der er naaet, thi det er utvivlsomt, at Fragtmarkedet er betydeligt bedre nu end det var i Fjor, og jeg nærer ingen Betænkelighed ved at sige, at Situationen ikke vilde have været i mindste Maade bedre i Aar, hvis ikke saa mange Redere havde holdt sig loyalt til de Resolutioner, der blev vedtaget i Februar. Det er heller ikke helt smaa Kvantiteter, der er blevet afskibet til Konference Rater og over, rent privat har jeg for mit Vedkommende faaet Meddelelse om, at der er sluttet over 35,000 Standards til de vedtagne Minimums Rater.

Paa den anden Side har det heller ikke manglet paa Afslutninger under Konference Rater; ofte er de samme Tilfælde gaaet igen atter og atter, og det er ganske paa-faldende saa mange uvederhæftige Meddelelser, der er bleven offentliggjort i Forbindelse med denne Sag, særlig af de saakaldte spekulerende Mæglere, som til Tider hertil har anvendt saadanne Midler, at man ikke tilstrækkelig skarpt kan tage Afstand derfra.

Ser man hen til, hvorledes Forholdene har udviklet sig i Løbet af de sidste fjorten Dage, saa fremgaar det tydeligt, at vi aldrig har været nærmere ved et heldigt Udfald end netop nu, og hvis den nærværende Konference var bleven fastsat til Midten af Juli i Stedet for først i Juni, kunde man roligt gaa ud fra, at Resultatet vilde have været fuldkomment. I Maj Maaned gik det en Del frem og tilbage, og det er i Grunden først nu i Juni, at Købmændene indser, at de maa betale Konference Rater.

Hvad man nu end vil mene om disse Rater, saa er det givet, at selv om disse for Fremtiden blev ladet ude af Betragtning, saa vilde vi alligevel være i Stand til udrette et godt Arbejde i Fællesskab, dels ved Forbedring

af Befragtningsvilkaarene og dels ved at optage Kampen med de fragtspekulerende Mæglere.

Hvad selve Planen for Raterne angaar, saa begyndte vi jo i Februar paa ganske bar Bund, og det kunde derfor næppe ventes, at Raterne i sig selv skulde være fuldkomne, hvad ogsaa den forløbne Tid til en vis Grad har vist. Det vil derfor være nødvendigt, hvis vi vil vedblive at fastsætte Minimums Rater, at der nedsættes en Komite i Lighed med den, der blev nedsat paa Februar Mødet, og at vi ikke skilles, før vi har fundet det rette Forhold mellem Fragterne til de forskellige Havne.

Efter Konsul Joh. Hansens Foredrag, der modtoges med livligt Bifald, foreslog Direktør Kronman, at der til Revision af Raterne blev valgt én større Komite og ikke som i Februar to, hvad der netop havde været Aarsagen til, at man ikke overalt havde truffet det rette Forhold mellem de enkelte Rater.

Skibsreder Wingårdh, Helsingborg, nævnede, at adskillige Rederier i Helsingborg arbejdede under smaa Forhold, og mange Gange var i højere Grad afhængig af Hensyn til Bestyrelse og Aktionærer, end det var formaalstjenligt under den forhaandenværende Situation. Heri saa Taleren for fleres Vedkommende nogen Undskyldning for den Nervøsitet, der var blevet omtalt. Personlig havde Taleren stedse holdt sig nøje til de vedtagne Rater.

Skibsreder Alfred Christensen, Kjøbenhavn, forsvarede den Opfattelse, at den rette Vej til at forbedre Markedet maatte søges i Indskrænkning af Tonnagen og Fremme af Ekspeditionen.

Skibsreder William Hansen, Bergen, fandt, at de gældende Minimumsrater var behæftet med en Del Fejl. Navnlige de smaa Baade havde lidt under dem, og Rederne i Bergen havde ikke været i Stand til at opnaa Konference Rater. Hvis Bevægelsen var begyndt i Oktober i Stedet for i Februar, vilde Resultatet utvivlsomt have været en Del bedre. Man var dog slaaet ind paa den rette Vej, den eneste, ad hvilken man turde haabe at kunne bremse de spekulerende Mægleres uheldige Indflydelse.

Mr. Cairns, Newcastle, betonedede hvor tilfredsstillende den nuværende Situation var, naar man tog Hensyn til den Konkurrence, der herskede mellem Rederne forud for Konferencen. Den store Fordel, man havde haft af Konkurrencen, var, at Rederne nu havde Tillid til hverandre. I Betragtning af den Dristighed, hvormed visse Mæglerfirmaer havde søgt at udsprede falske Rygter angaaende Sammenslutningen og Fragtmarkedet, kunde man vanskelig overvurdere denne Kendsgerning. De sidste to Uger havde vist, at Købmændene nu ikke længer holdt sig tilbage, og at Rederne uden Vanskelighed kunde opnaa Konference Rater. Hvad de smaa Baade angik, da var Raterne netop bleven fastsat saaledes, at de saa vidt muligt skulde imødekomme disses Fordringer, men kunde det godtgøres, at Forholdet mellem store og smaa Baade ikke var ordnet tilfredsstillende, saa var dette netop en Sag, som Revisionen maatte tage sig af.

En Række Talere, deriblandt ogsaa Mæglere, gjorde derefter Rede for deres Stilling til Sagen og foreslog Forandringer i de gældende Minimums Rater, men skønt det maatte indrømmes, at der hist og her var sket Fejltagelser, saa var den almindelige Mening dog den, at der var udrettet et meget betydeligt Arbejde, og at man var inde paa den rette Vej.

Inden Mødet sluttede, blev der nedsat et Udvalg, bestaaende af to Medlemmer fra hvert af de repræsen-

terede Lande, til at foretage den tilsigtede Revision af Minimums Raterne.

Torsdag d. 8. Juni Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fm. blev Mødet genoptaget, og som første Sag paa Dagsordenen behandledes Spørgsmaalet om Dannelsen af en international Forening af Skibsredere, der er interesserede i Farten paa Nordøsten, Østersøen og Hvidehavet.

Fra den Komite, der i den Anledning blev nedsat af Februar Konferencen, var fremkommet Forslag angaaende Grundlaget for Foreningen, og dette blev med nogle faa og gennemgaaende mindre væsentlige Ændringer enstemmigt vedtaget af Forsamlingen.

Den vedtagne Plan med de indførte Ændringer gaar ud paa følgende:

Foreningens Navn er The Baltic and White Sea Conference, og dens væsentligste Formaal er:

- 1) At slutte Dampskibsredere sammen for at formindske og regulere Konkurrencen og at bestræbe sig for at standse de fragtspekulerende Mægleres ødelæggende Virksomhed.
- 2) At forbedre Befragtningsvilkaarene.
- 3) At meddele Medlemmerne de Tilfælde af ubillige Afgifter og Fordringer og usunde Forretninger, som kommer til Foreningens Kundskab.
- 4) Fra Tid til anden, efterhaanden som det gøres nødvendigt, at fastsætte Minimums Fragtrater.

Alle Redere, der ønsker at blive Medlemmer, skal underskrive Foreningens Love og derved forpligte sig til at overholde disse.

Noget Mulktssystem søges ikke indført, idet man har større Tillid til det hidtil fulgte System, som med Hensyn til Minimums Fragtraterne i det forløbne Tidsrum har vist sig tilfredsstillende, og alle Last- og Rutebaade, der indtager en fuld Ladning Træ paa en eller flere Pladser, er i Overensstemmelse hermed forpligtede til ikke at akceptere lavere end til Konference Rater.

Da Foreningens Tyngdepunkt ligger i den af Medlemmerne repræsenterede Tonnage, skal Rederne melde sig ind med hele deres Brutto Tonnage, men indtil anden Bestemmelse tages, skal alle Bidrag beregnes efter den Tonnage, der er beskæftiget i Farten paa Østersøen og Hvidehavet, d. v. s. alle Skibe, der for Øjeblikket er anbragt i denne Fart, skal betale Bidrag for det første Aar, hvilket ogsaa gælder anden Tonnage, som Rederne i Aarets Løb maatte anbringe i samme Fart, og naar der en Gang er betalt Bidrag for Skibe som Østersø- og Hvidehavs Tonnage, saa skal saadan Tonnage ogsaa anses som bidragydende Tonnage for det følgende Aar, uanset om den virkelig er beskæftiget i den nævnte Fart eller ikke.

Medlemsbidraget fastsættes til en halv Penny pr. Brutto Reg.-Ton, og hvis dette ved Aarets Slutning skulde vise sig ikke at være fuldt tilstrækkeligt til at dække Udgifterne, vil det, der eventuelt mangler, blive fordelt ligeligt.

Bestyrelsen dannes ved, at hvert Land vælger en Repræsentant for hver 50,000 Tons af bidragydende Brutto Tonnage eller mindre, der er indmeldt i Foreningen. De Lande, der kun har én Repræsentant i Bestyrelsen, vælger tillige en Suppleant, og de Lande, der har mer end én Repræsentant, udpeger en af disse som korresponderende Medlem af Bestyrelsen. Intet Land kan vælge mer end tre Repræsentanter. De korresponderende Medlemmer udgør Bestyrelsens Forretningsudvalg, men i alle Tilfælde, hvor et Forslag af Forretningsudvalget sættes under Afstemning, har alle Repræsentanter i Be-

styrelsen Stemmeret, hvad enten de er korresponderende Medlemmer eller ikke.

Ved alle Konferencer, der afholdes, har Medlemmerne

- 1 Stemme for de første 1,000 Tons eller mindre (af bidragydende Tonnage),  
 1 — til for de følgende 5,000 Tons (af do. do.)  
 en tredje Stemme til for de følgende 16,000 Tons (af do. do.)  
 en Stemme yderligere for hver følgende 20,000 Tons (af do. do.)

Dog skal intet Medlem have mer end 5 Stemmer, og Stemmeret udøves enten personligt eller ved Fuldmagt.

Almindelige Konferencer skal afholdes en Gang om Aaret, medens særlige Konferencer skal afholdes saa ofte, som Forholdene maatte kræve det.

Til Foreningens Præsident valgtes derefter Direktør A. d. Carl med Akklamation, og for straks at sikre Foreningen den fornødne Handlekraft vedtoges det, at den Kreds af korresponderende Medlemmer, der var bleven valgt paa Februar Konferencen, indtil videre skulde fungere som Bestyrelse.

Efter at Direktør Kronman havde betonet, at den enkelte Reder maatte melde sig som Medlem, og at Rederorganisationer ikke som saadanne kunde optages, fremhævede Mr. Cairns, at den næste Konference burde afholdes her i Kjøbenhavn, hvor ogsaa Foreningens permanente Sæde burde være, og at der derefter for hver Gang skulde træffes Bestemmelse om Stedet for den næste Konferencens Afholdelse. Mr. Denholm, Greenock, og flere andre støttede dette Forslag, hvorefter det vedtoges.

Direktør Kronman henlede Opmærksomheden paa, at Spørgsmaalet om en Reduktion af den i Markedet værende Tonnage ikke fandtes medtaget paa Foreningens Program. Heraf maatte man dog ikke slutte, at denne Sag ganske vilde blive skudt til Side; man var blot ængstelig ved at overlæse Programmet til at begynde med.

Skibsreder Wingårdh, Helsingborg, rejste Spørgsmaalet om, hvorvidt der skulde gives Mæglere Adgang til at blive Medlemmer af den nydannede Forening, men uagtet der viste sig en Del Stemning for at optage Mæglere (dog uden Stemmehæret), vedtoges det dog slutte- lig — bl. a. fordi der overhovedet ikke var fremkommet noget Ønske i den nævnte Retning fra Mæglerne Side — at man i alt Fald foreløbig skulde nægte disse Adgang til at blive Medlemmer.

Som Gæster skulde Mæglerne imidlertid stadig være velkomne ved Foreningens Konferencer.

Efter en Frokostpause forelagde Konsul Johan Hansen de reviderede Minimums Rater, som det Udvalg, der den foregaaende Dag var bleven nedsat, var bleven enige om.

Om enkelte Punkter rejste der sig en Del Diskussion, der førte til Vedtagelsen af nogle Ændringer. I det store og hele blev imidlertid Komiteens Forslag vedtaget uforandret.

#### Minimum freight Scale.

As revised at the Copenhagen Conference on the 8th of June.

Basis I. Gulf of Bothnia and Finland divided into 3 zones.

1. Lower zone: Gulf of Finland and below a line between Ørn skjöldsvik and Rafsö districts both included.

2. Middle zone: up to Skellefteå and Gamla Karleby districts included.

3. Upper zone: north of Skellefteå and Gamla Karleby districts.

The lower zone is to form the Basis for all the following increases and reductions, as well as those named on the separate schedule.

Steamers loading in middle zone to have an increase of 9 pence pr. Standard or 1 Franc if loading in Upper zone the increase to be 1/6 or 2 Francs respectively.

Basis II. A steamer loading 550/850 Standards is to form the basis for all calculations, if below 550 the increase to be at least 9 d or 1 franc, all above 850 Standards a reduction of 6 pence or 75 centimes to be allowed.

Basis III. One loading place to form the basis, with 4 1/2 d. or 1/2 franc extra pr. Standard for each additional district. If loading in different zones the basis rate to be that for the higher zone. An additional loading place in the same district may be given free.

Basis IV. The basis for composition of cargo to be Deals and/or Batten with 1/3 boards. If loading larger proportion of boards or timber owners to demand increased freight according to composition, for caseboards and laths at least 20 % extra on basis.

For Cargoes of short length pulpwood or shortprops pr. frame measured fathom rates to be 10 % above basis rates, shortprops pr. Gothenburg standard to be at basis rates, if pr. fathom pr. scale rate to be increased by 20 %. Longprops to be on lump-sum freight.

Riga (deals/battens) 9 pence or 1 franc pr. Standard below basis freight from Lower zone.

St. Petersburg or Cronstadt. 1/— or 1 1/4 franc pr. Standard below basis freight for Deals/Battens or Boards only.

Archangel to be increased by 11/— pr. Standard to East coast of England, 12/— to Continent and Channel ports and 10/— to West coast of U. K., above 850 Standards 1/— reduction.

As freights are only made out for the leading ports, it is left to owners to ask for proportional rates for other ports. Should Baltic employment be offered in the form of time charter owners must see, that the rate corresponds to the profit calculated on voyages performed with freights according to schedules agreed upon.

This scale to remain in force until next conference in October or November, but any charterings done ahead for next season not to be below conference rates. The scale to begin on the 15th of June.

Scale of freights for 550/850 standards from Lower Zone. One loading place. Deals Battens 1/3 rds. Boards.

West Hartlepool, 22/6, Tyne 22/6, Firth of Forth 21/, East Coast Scotland north of Forth 22/6, Hull 23/,

London 23/6, Southampton 25/6, Cardiff 25/6, Barry 25/6, Newport 25/6, Sharpness 26/, Barrow 29/, Liverpool 29/, Manchester 29/, Bristol 28/, Dublin 28/, Weser ports 26/, Lübeck 20/, Rotterdam 21/6, Amsterdam 22/6, Zaandam 22/6, Dordt 22/6, Terneuzen 30 francs, Antwerp 31 do., Ghent 32 do., Ostende 32 do., Dunkirk 30 do., Calais 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> do., Boulogne 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> do., Dieppe 32 do., Honfleur 32 do., Havre 32 do., Rouen 34 do., Rochefort 39 do., Brest 37 do., La Rochelle 37 do., St. Nazaire 38 do., Nantes 40 do., Bordeaux 45 do. (<sup>2</sup>/<sub>3</sub> rds Deck), Bilbao 38 do., Santander 38 do., Lisbon 41 do., Malaga 58 do. (<sup>2</sup>/<sub>3</sub> rds. Deck), Carthagena 58 do. do., Barcelona 61 do. do., Marseilles 58 do. do.

#### Rates for Sleepers from Riga.

Basis size 1500/ Loads and upwards.

Basis rate for square and half square, 1/— extra for half round.

Forth ports 6/6, Sunderland 6/9, West Hartlepool 6/6, Grimsby 6/6, London 7/, Southampton 7/3, Cardiff 8/, Newport 8/, Ardrossan 8/6, Troon 8/6, Liverpool 9/, Manchester 9/, Garston 9/6, Dublin 8/6, Dunkalk 9/6, Bremen 7/, Brake 7/, Geestemünde 7/, Dordrecht 6/6 (<sup>1</sup>/<sub>6</sub> extra for Espen\*), Delfzyl 7/, Rotterdam 6/6, Amsterdam 6/6, Zaandam 6/6, Stettin 43 pf. pr. normal sleeper, Harburg 50 do. do., Flensburg 45 do. do., Terneuzen 7/ (<sup>1</sup>/<sub>6</sub> extra for Espen\*), Ghent & Ostende 7/6 do. do.

Pitprops from Riga, Windau, Pernau or Narva lumpsum basis only on steamers proved dealcapacity.

#### Variations for sizes of steamers.

Basis size 1500 and upwards.  
sizes 1000/1500 loads 3 d. extra.

#### Variations for other loading ports.

Rates from Windau same as Riga.  
— — Memel 3 d. less than Riga.  
— — Danzig 3 d. less than Riga.

Timber. square timber: 6 d. pr. load more than sleepers.

Kapbalks 20/22 ft. average length for steamers 500 tults and upwards 14 Guilders.

400/500 tults <sup>1</sup>/<sub>2</sub> guilder increase, under 400 tults 1 guilder extra.

Narva 1 guilder extra shipment after end of August, new style.

2 guilders extra for Ghent, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Terneuzen.

4 guilders extra if load at Sackenhausen or similar places.

Rates from other Baltic ports to be in proportion.

Udenfor Forslaget blev det indtrængende henstillet til Medlemmerne, at der for time charter's Vedkommende ikke blev sluttet under følgende Rater:

indtil 400	Standards 15/6 pr. Maaned.
400—500	— 14/6 - —
500—600	— 14/3 - —
600—700	— 14/ - —

\*) number of pieces to be tallied over the rail.

indtil 700—850 Standards 12/6 pr. Maaned.  
850—1000 — 12/3 - —

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. <sup>95</sup>/<sub>1902</sub>, afsagt d. 7. Juni 1905. Handelsfirmaet Carøe & Co. mod A/S. „Det forenede Dampskibsselskab“.

I Henhold til Stævning af 26. Novbr. 1902 har Handelsfirmaet Carøe & Co. paastaet de Indstævnte, Aktieselskabet D. F. D. S., dømt til at betale dem 785 Kr. 17 Øre i Erstatning for 54 Sække Bomuldsfrøkager, som efter deres Anbringende manglede i et Parti af saadanne Kager fra the Union Oil Co. i New Orleans ved Losningen af Selskabets Dampner „Arkansas“ her i Februar/Marts 1902. Sagsøgerne har derhos fordreret 5 pCt. Renter af Beløbet fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Da „Arkansas“ kom hertil i Slutningen af Februar 1902 havde den foruden andre Varer 3 Partier Bomuldsfrøkager med fra New Orleans, indladede hver for sig fra 3 forskellige Afladere og hvert især bestemt til flere Modtagere her. Det ene Parti var fra det oven nævnte Kompagni, og de dertil hørende Konnossementer var forsynet med Stempel om, at de udgjorde en Del af en Afskibning fra nævnte Aflader, og at enhver Sæk af denne Afskibning skulde være god Levering i Følge Konnossementet. Disse synes iøvrigt at have indeholdt de almindelige Klausuler, saaledes om at Vægten var ukendt for Skibet, og at dette ikke var ansvarligt for Tab eller Skade hidrørende bl. a. fra ufyldstgørende Emballage, Mærker o. s. v. Udlevering skulde ske over Pakhus, og direkte Losning til Skib, Vogne o. s. v. kunde ikke fordres, men kun ske med Skibets Samtykke.

Partiet fra Union Oil Co. var bestemt til 3 Modtagere her, men i Følge Overenskomst mellem disse optræder Sagsøgerne paa alle 3 Modtageres Vegne, saaledes at den anbragte Manko betragtes som angaaende dem i Fællesskab. Losningen af Skibet, der blev afsluttet d. 4. Marts 1902, foregik i Frihavnen paa sædvanlig Maade. I Følge Regulering foretagen af Handelsstandens Inspektionskontor dersteds paa Grundlag af Konnossementer etc. skulde Vægten af samtlige Bomuldsfrøkager med Skibet have udgjort 3,453,029 Pund indladede i 14,400 Sække. Der var imidlertid kun blevet udlosset i det hele 14,346 Sække og kun udvejet i disse 3,363,306 Pund Kager foruden 28,589 Pund Opfejning, og der var altsaa ialt en Undervægt af 61,134 Pund. De to Partier Kager, der ikke vedrører nærværende Sag, skulde tilsammen udgøre 10,218 Sække, hvilket Antal ogsaa i Følge Opgivelse blev udlosset, men medens den samlede Konnossementsvægt af dem skulde have været 2,428,457 Pund, skal der af dem kun være bleven udvejet 2,361,534 Pund foruden til dem henført 20,106 Pund Opfejning, og der skal altsaa paa disse to Partier, uanset det rigtige Sækketal, have været en samlet Undervægt af 46,817 Pund. Af Partiet fra Union Oil Co. blev der derimod kun udlosset 4,128 Sække, altsaa hele det manglende Antal af 54 Sække for lidt, og medens hele den samlede Konnossementsvægt for dette Parti skulde udgøre 1,024,572 Pund, blev der af samme kun udvejet 1,001,772 Pund foruden Opfejning paa 8,483 Pund, og der blev derefter en Undervægt paa Partiet af 14,137 Pund.

Det bemærkes, at der ikke er Tvist om Rigtigheden af det Beløbs Størrelse, som Sagsøgeren har gjort Fordring paa for de manglende 54 Sække Kager.

Af de Indstævnte er det for det første gjort gældende, at Sagsøgerne har mistet al Ret til overhovedet

at kræve Erstatning ved at komme meget for sent med Kravet derom, og det maa nu ogsaa erkendes, at det rejste Erstatningskrav, der først ses at være fremsat d. 22. Maj 1902 i og for sig er fremsat noget vel sent, idet den derfor anførte Grund, at man først vilde afvente Afviklingen af Tvist om nogle Mankoer vedrørende andre af de Indstævntes Skibe, ikke ses at være fyldestgørende. Men ganske bortset fra, om det ikke delvis skyldes de Indstævnte selv, at de ikke tidligere vil have erfaret noget om den omhandlede Manko, findes Sagsøgerne dog ikke derved at have mistet Retten til at gøre Kravet gældende overfor de Indstævnte, som ikke ses derved at være gaaet tabt af nogen Oplysning til Brug i Sagen, og det allerede af den Grund, at de slet ikke fremkom med nogen derpaa støttet Indsigelse, da Kravet blev rejst, men tværtimod d. 28. Juni overfor Sagsøgerne indgik paa at lade Spørgsmaalet om dets reelle Berettigelse afgøre af det staaende Voldgiftsudvalg for Skibsfart. At Spørgsmaalet ikke derpaa straks blev forelagt det nævnte Udvalg, maa anses foranlediget ved, at et ganske tilsvarende Spørgsmaal vedrørende et andet af de Indstævntes Skibe netop samtidig blev forelagt Udvalget, hvis Kendelse derom blev afsagt d. 10. Oktbr. 1902, og da denne gik de Indstævnte imod vægrede de sig paa fornyet Opfordring d. 29. s. M. baade ved at betale og ved at underkaste sig Voldgift.

Under Sagen maa der derhos, trods de Indstævntes modsatte Paastand, gaas ud fra, at Sagsøgerne ikke har modtaget de omtalte 54 Sække Kager, da der ikke, overfor, hvad der indeholdes i de omtalte Reguleringer m. m., er fremkommet noget som helst til Bestyrkelse deraf.

Naar de Indstævnte dernæst har gjort gældende, at selv om Sagsøgerne ikke maatte have modtaget de 54 Sække, maatte det i alt Fald være dem uvedkommende, idet de ubestridt havde udlosset hele den hertil ankomne Ladning til dem, der modtog samme paa Konnossementsindehavernes Vegne, da findes der heller ikke at kunne gives dem Medhold deri. De Indstævnte har vel gjort gældende, at de Sække, hvori Bomuldsfrøkager afskibes hertil fra Amerika, i Almindelighed er af en saa daarlig Beskaffenhed, at de ikke blot mer eller mindre gaar itu under det forcerede Arbejde før og under Indladningen, under Skibets Arbejden paa Rejsen og under det forcerede Arbejde ved Losningen, men at de for en ikke ringe Del ganske opløses og forsvinder som Smaapjalter mellem det udfaldne Indhold, der derhos trods al Separation sammenblandes, og de Indstævnte har endvidere fremhævet, at Opfejningen derfor maa betragtes som en Helhed og maa modtages i Stedet for selve Sækkene, uden at der kan blive Tale om i saa Henseende at gøre nogen Adskillelse gældende, hvad der heller ikke plejer at ske, hverken andet Steds eller her, jfr. ogsaa Sølovens § 142 og følg. og de sædvanlige Konnossementsklausuler.

De saaledes af de Indstævnte fremsatte almindelige Anbringender findes der imidlertid ikke at kunne tillægges nogen afgørende Betydning. Bortset nemlig fra den paastempledte Bemærkning paa Sagsørgernes Konnossementer og endvidere bortset fra, hvorvidt det ikke lader sig gøre at tilvejebringe absolut Separation mellem separat indladede Varer af samme Art, samt fra i hvilket Omfang Konnossementsindehaverne overhovedet er pligtige at modtage Opfejning i Stedet for Sække med Indhold og det uden Hensyn fremdeles til, om Opfejningen mulig er af andre Mærker og Kvalitet — hvorom der iøvrigt ikke her er Tale —, maa det være et Skibs Pligt, jfr. bl. a. Sølovens §§ 145 og 147 foruden 142, naar der er udstedt Konnossementer for, at det har modtaget et vist Antal Sække med Varer, da ogsaa enten at udlevere dette Antal ved Losningen eller ogsaa at tilvejebringe i alt Fald antagelige Oplysninger om, hvorfor det ikke har ladet sig gøre (f. Eks. ved i et Tilfælde som det foreliggende at fremvise Rester af Sækkene etc.),

men dette sidste ses de Indstævnte i det foreliggende Tilfælde slet ikke at have gjort (uden at det kan komme i Betragtning, om det skyldtes Maaden, hvorpaa de har ladet Losningen foregaa).

Men dertil kommer endnu, at Sagsøgerne maa antages aldeles ikke at have kunnet faa Dækning for Indholdet af de manglende 54 Sække, selv om de havde ønsket og været pligtige at modtage saadan gennem den Opfejning, der blev tilbage af de andre to Partier, da der som omtalt var fuldt saa megen Undervægt paa disse to Partier som paa Sagsørgernes, og de to Partier altsaa maa antages at have været berettigede til at modtage den nævnte Del af Opfejningen som sket.

Sagsørgernes Paastand vil derfor blive at tage til Følge saaledes at der tillægges dem 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. <sup>30</sup>/<sub>1903</sub>, afsagt d. 7. Juni 1905. Helsingborg Kunstgødnings och Foderämnes Aktiebolag mod Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab, herstedts.

Under nærværende Sag har det ovenfor nævnte Aktieselskab i Helsingborg paastaet D. F. D. S. dømt til Betaling af 52 Kr. 51 Øre med 5 pCt. Renter deraf fra Stævningens Dato d. 30. Marts 1903 foruden Sagsomkostninger, hvilket formentlig skulde tilkomme dem som Erstatning, fordi der i et Parti Bomuldsfrøkager paa 907 Sække, der var afladede til dem af en Hr. E. Young med de Indstævntes Damper „Alabama“ fra New Orleans i Slutningen af Aaret 1902 hertil, manglede 4 Sække, da Kagerne blev lossede her i Januar 1903. De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de, uden at gøre nogen Indsigelse mod Kravets Størrelse, har benægtet, at de 4 Sække manglede ved Losningen her, og at der, selv om det var Tilfældet, kan gøres noget Ansvar gældende mod dem i saa Henseende.

Under Sagen er der fremlagt en Vejerattest fra Frihavnen, hvorefter der fra „Alabama“ ved den nævnte Tid blev udvejet fra E. H. Young 903 Sække Bomuldsfrøkager til en Vægt af 214,591 Pund og med Tillæg af 972 Pund Opfejning 215,563 Pund, men da Konnossementsvægten af de indladede 907 Sække var 217,002 Pund, var der saaledes endda en Undervægt af 1,439 Pund, hvad der udgjorde ikke lidet mere end det almindelige Indhold af saadanne 4 Sække (indtil 250 Pund pr. Sæk). Efter det fremkomne udgjorde iøvrigt Vægten af samtlige de fra „Alabama“ da udlossede Bomuldsfrøkager (16,293 Sække) 3,864,114 Pund, hvorunder der var henført ialt 17,578 Pund Opfejning, og overfor det af Sagsøgerne anbragte er det ikke af de Indstævnte paastaet, at der af den hele nævnte Opfejning tilkom dem mere end de 972 Pund, der var blevet dem godskrevet deraf, eller at denne Opfejning overhovedet var i Stand til at dække Undervægten paa samtlige de med Skibet ankomne Bomuldsfrøkager.

Ligesom der nu efter det saaledes fremkomne maa gaas ud fra, at Sagsøgerne ikke har modtaget 4 af de i deres Konnossement opførte Sække med Indhold, som Skibet ved Konnossementet havde erkendt at have modtaget og forpligtet sig til at aflevere, saaledes ses der ikke fra de Indstævntes Side at være oplyst noget, som kan fritage dem fra det Ansvar, der i saa Henseende paahviler dem i Følge Søloven, idet der særlig i Virkeligheden slet ikke foreligger noget, der taler for, at de omtalte Sække, hvoraf der ikke synes at være fundet noget Spor under Losningen, er gaaede itu under Rejsen og Indholdet af dem flydt ud.

De Indstævnte vil derfor blive at dømme efter den nedlagte Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 31 Kr. 23 Øre.

Dom i S. S. Nr. <sup>6</sup>/<sub>1903</sub>, afsagt d. 31. Maj 1905. „Vereinigte Bugser- und Frachtschiffart Ge-



sellschaft" i Hamburg mod Aktieselskabet „Kjøbenhavns Trælasthandel“, hersteds.

Den 26. Aug. 1902 blev der afsluttet et Certeparti mellem det ovennævnte Dampskibsselskab, der har anlagt nærværende Sag, og de Indstævnte, Kjøbenhavns Trælasthandel, hersteds, hvorved Sagsøgerne paatog sig i den dem tilhørende Slæbelægter „Deutsche Warte“ at indtage i Trångsund i Finland, hvortil den antoges at komme sidst i Septbr. d. A., en fuld Ladning Trælast: saa meget som Skibet kunde føre i Rum og paa Dæk og bringe samme til de Indstævnte her for en Fragt af 21 Rm. pr. indtagen Standard (165 Kbfd.) in full. I Certepartiet var det udtalt, at Rederiet ikke skulde bære Ansvar for Sejladsuheld, selv om de var forarsagede ved Forsømmelse eller fejlagtig Bedømmelse af Skibets Fører o. s. v. eller for Tab hidrørende fra skjulte Fejl ved Skibets Skrog eller Maskineri o. s. v., der ikke var en Følge af Mangel paa tilbørlig Omhu hos Rederiet.

„Deutsche Warte“, der var bygget af Jærn c. 2 Aar gammel, havde følgende Dimensioner: Længde c. 58 M., største Bredde 9,28 M., Sidehøjde midtskibs 4,66 M. og indeholdt 2 Lastrum, hvoraf det forreste paa c. 1,150, det agterste paa c. 590 Kbm., der var skilt fra hinanden ved en mindre Kedel til Spillene og ved en Kulkasse paa denne Kedels Styrbords Side til 20 Tons Kul og ved en Vandtank paa dens Bagbords Side til c. 20 Tons Vand (de strakte sig fra Bund til Dæk). Agter fandtes en lille Vandtank til 2 Tons foruden et Storerum, Rum til Mandskabet og Kabelrum; forude derimod var der ingen Ballastrum i Bunden af Skibet.

Fra d. 19. til d. 25. Oktbr. 1902 indtog Skibet i Trångsund en fuld Ladning Brædder etc, paa c. 1,200 Tons, nemlig c. 418 Stds., hvoraf c. 129 paa Dækket, hele Resten i de to Lastrum. Dækslasten, der strakte sig over hele Dækket, skal have været c. 9' høj for og c. 8' agter (tysk Maal). Den agterste lille Vandtank var fuld, medens den Bagbords Tank var tom, og Kulkassen om Styrbord kun indeholdt 4 Tons Kul. Efter at Dækslasten var bleven behørig surret etc., blev Skibet d. 29. Oktbr. bugseret ud fra Trångsund. Dets Amning opgaves da at være c. 11½' for og c. 12' agter — dets Fribord var c. 1 M. paa det laveste — ved Afgangen havde det en Slagside til Bagbord af henved 3°. Paa Grund af vestlig Storm blev det dog først d. 31 Oktbr. slæbt helt ud til Søs, og d. 3. Novbr. fik man Odinsholm Fyr i Sigte. Vejret var imidlertid stadig meget haardt med tiltagende vestlig (NV.—SV.) Storm, saa at Slæbedamperen havde ondt ved at holde Skibet op mod den høje Sø, der atter og atter brød ind over Boven og Dækslasten. Den 2. Novbr. opdagedes det, at Skibet krængede noget over til Bagbord, og d. 3. Novbr. blev Dækslasten kastet over mod Læ, hvorved noget af samme formentlig blev skyllet over Bord. Der opdagedes da 6' Vand i Forpeaken. Den 4. Novbr., da Stormen blev orkanagtig, og Slagsiden til Bagbord tiltog, blev der givet Signal til Slæbedamperen om at søge ind til Nødhavn, hvad Kaptajnen efter sin Forklaring gjorde for at undgaa at kaste omtrent hele Dækslasten over Bord, hvad der ellers vilde have været nødvendigt. Afstiverne for Dækslasten var efterhaanden bleven dels bortrevet dels bøjet, og Dækslasten havde forskudt sig saaledes, at man frygtede for, at Skibet skulde kæntrue; den hang til Dels uden Bords i Surringskæderne. Den 4. Novbr. laa Bagbords Ræling nogle Fod under Vand, og Spen bortrev Dele af Dækslasten samt Storbaaden og en Kiste med Skibsinventar. Den 5. Novbr. Kl. c. 2 Eftm. naaede Skibet ind til Baltishport.

Efter foreløbig Besigtigelse af to af Skibets Repræsentanter dér udtagne Mænd besluttedes det at losse hele Dækslasten og stuve den paa ny. Den 8. Novbr. ved Middag var Dækket ryddet, og Skibet laa saa næsten lige. Der var intet Vand i Rumlasten, men 4' i Agterpeaken foruden de 6' i Forpeaken; disse blev pumpet læns, og der blev foretaget nogle Smaareparationer samt

saa vidt muligt rettet noget i Anledning af, at Rorstammen ved Skibets Arbejden havde drejet sig c. 25° mod Styrbord.

Den 13. Novbr. var Dækslasten atter indtaget, samtidig havde man fyldt den Bagbords Tank med Vand og hele Bunkerrummet med Kul og altsaa forøget Rumvægten med i alt Fald c. 40 Tons. Herefter havde Skibet lidt Styrbords Slagside (Stuvningen var efter Kaptajnens Mening ikke foregaaet saa godt som tidligere, fordi Arbejderne dér manglede Øvelse), og da man den 14. om Morgenen kastede los, lagde Skibet sig straks saa stærkt over til Styrbord, at Rælingen rørte Vandet, og skønt det lykkedes ved Pumpning at faa rettet noget derpaa, vægrede Mandskabet sig ved at gaa til Søs med Skibet i dets daværende Tilstand, ligesom de to omtalte Besigtelsesmænd nægtede at give Sødygtighedsattest, og efter Telegrafering til Rederiet besluttedes det saa atter at losse noget af Dækslasten og lade den i alt Fald foreløbig blive tilbage. Der lossedes derpaa c. 13' af Dækslastens Højde — lidt over 34½ Stdr. — hvorved Skibet rettede sig (det fik endog lidt Slagside til Bagbord), og efter at Sødygtighedsattest var udstedt, afgik Skibet d. 18. Novbr. om Morgenen, med Amning c. 11' for og c. 11½' agter, fra Baltishport fremdeles slæbt af den samme Slæbedamper og ankom d. 22. Novbr. 1902 Kl. c. 2½ Eftm. hertil, hvor det blev lossat.

Efter Begæring af de Indstævnte blev „Deutsche Warte“ besigtet her ved to af Rätten udmeldte Søkyndige for at faa oplyst, hvorvidt Skibet kunde antages at have været sødygtigt, da det afgik fra Trångsund, paa Grundlag af alt det foreliggende, derunder den umiddelbart forinden her afgivne Søforklaring. Det bemærkes, at der dog straks paa Rederiets Vegne under Forretningen fremkom Protest mod samme, hvori det bestredes, at det her og paa det Tidspunkt vilde være muligt at afgive noget Skøn af Værdi i den omhandlede Retning. I den af de to udmeldte Mænd efter foretagen Undersøgelse afgivne Erklæring udtaltes det, at selve Skibsskroget (fraregnet den under Vejs beskadigede Rorstamme) var i god og sødygtig Stand, men at Lægtereren ved Afgangen fra Trångsund havde haft en saa stor Dækslast, at den efter deres Mening ikke kunde antages da at have været sødygtig, navnlig naar der hensees til, at der ikke havde været nogen særlig Ballast som Modvægt mod Dækslasten, og at man paa den Aarstid maatte være forberedt paa og i Stand til at møde haardt Vejr. De henviste derhos tillige til en paa Foranledning af dem foretagen offentlig Vejning af 3 Tylter af forskellige Dimensioner af den her udlossede Rumlast og af 3 Tylter af de samme Dimensioner af den opløssede Dækslast, der viste, at de 3 sidstnævnte Tylter alle, om end i forskelligt Forhold, vejede mere end de 3 førstnævnte; de 3 fra Dækslasten tilsammen 1,059 Pd., de 3 fra Rumlasten 800 Pd. — Ved en endnu i Decbr. 1902 foretagen Afhjemling af Forretningen fastholdt de to Mænd deres Erklæring samtidig med at erkende, at de ikke tidligere havde haft nærmere at gøre med den Skibstype, hvortil „Deutsche Warte“ hørte.

De i Baltishport tilbageblevne c. 34½ Stdrs. ankom i Jan. 1903 hertil med Damperen „J. C. Jacobsen“ og blev modtaget af de Indstævnte. Det samlede Kvantum Dækslast, der var ankommet hertil, blev herefter lidt over 124 Stdrs., og da den oprindelige Dækslast havde udgjort henved 129 Stdrs., fremkom der altsaa en Manko af c. 5 (nøjagtig 4,821) Stdrs. Dækslast, som var gaaet tabt paa Vejen fra Trångsund til Baltishport, og hvis Værdi skal have udgjort 526 Kr. 65 Øre, medens Fragten deraf er opgivet til 87 Kr. 94 Øre.

Straks efter Lægterens Ankomst og Losning her betalte de Indstævnte noget under Halvdelen af det dem af hele den indtagne Ladning afkrævede Fragtbetøb paa 7,717 Kr. 33 Øre, men tilbageholdt Resten, 4,346 Kr. 57 Øre, idet de dermed vilde dække det Tab, som var

tilføjet dem ved, at de kun havde faaet en Del af Ladningen, hvilket efter deres Formening var en Følge af, at Skibet ikke havde været sødygtigt ved Afgangen fra Trångsund. Paa Grund deraf paastævnedes Sagsøgerne d. 31. Decbr. 1902 nærværende Sag, under hvilken de har paastaet sig tilkendt de nævnte 4,346 Kr. 57 Øre med 5 pCt. Renter deraf fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. Da de med „J. C. Jacobsen“ fra Baltishport afskibede c. 34½ Stdrs. imidlertid ankom, inden Sagen faldt i Rette, og de Indstævnte saa yderligere betalte Sagsøgerne 3,731 Kr. 98 Øre — hvilket svarede til Værdien af disse Varer: 3,082 Kr. 89 Øre med Tillæg af Fragt, 649 Kr. 9 Øre, nedsatte Sagsøgerne d. 18. Febr. 1903 det fordrede Beløb til Forskellen mellem de to anførte Summer, nemlig til 614 Kr. 59 Øre, men saaledes at de desuden krævede sig Renter tilkendt af de 3,082 Kr. 89 Øre fra 31. Decbr. 1902 til 15. Januar 1903.

De Indstævnte har derimod paastaet sig helt frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de har fremhævet, at disse 614 Kr. 59 Øre netop svarede til de ovenfor anførte 526 Kr. 65 Øre, der udgjorde Værdien af de Varer, som var gaaet tabt som Følge af Skibets Usødygtighed med Tillæg af de 87 Kr. 94 Øre, som vilde have udgjort Fragten af disse Varer, som de i Medfør af Sølovens § 151 ikke var pligtige at betale. Rigtigheden af denne sidste Indsigelse har Sagsøgerne erkendt og har derfor yderligere nedsat det oprindelig paastævnedes Beløb til 526 Kr. 65 Øre.

Den 20. Marts 1903 blev der her udfærdiget en Dispache over Havariet med Fordeling af samtlige Udgifter, der knyttede sig dertil, og heri var Havari-grosse-udgifterne opført med 4,734 Kr. 62 Øre, hvoraf ved Fordelingen 1,533 Kr. 51 Øre var paalagt Ladningen, Resten Skib og Fragt, medens 2,450 Kr. 75 Øre var opført som udelukkende vedrørende Ladningen, deraf 1,240 Kr. 87 Øre som betalt Fragt for Transport hertil fra Baltishport med „J. C. Jacobsen“. Altsaa faldt der i Følge Dispachen af Havariudgifterne tilsammen 3,984 Kr. 26 Øre paa Ladningen. I Dispachen fandtes der iøvrigt indført en Bemærkning om, at der i Anledning af en Proces om Skibets Sødygtighed, hvorved der maa antages sigtet til nærværende Sag, forbeholdes Vedkommende Ret til Omregulering af Dispachen.

Sagsøgerne har derpaa ved Fortsættelsesstævning af 23. Maj 1903 paastaet de Indstævnte endvidere dømt til at betale disse, af Sagsøgerne udlagte 3,984 Kr. 26 Øre med 5 pCt. Renter deraf fra nys nævnte Dato og Omkostninger. De Indstævnte har derimod paastaet, at samtlige de omhandlede Havariudgifter er dem uvedkommende, netop fordi „Deutsche Warte“ havde været usødygtig paa Vejen til Baltishport, og de har derfor fordret sig ganske frifundet ogsaa i saa Henseende med Tillæg af Omkostninger. Subsidiært har de anført, at der fra det nævnte Beløb i alt Fald maa trækkes 651 Kr. 40 Øre af det til „J. C. Jacobsen“ i Fragt betalte Beløb, fordi de allerede har udredet dette til Sagsøgerne under den af dem betalte Del af Fragten, særlig de ovennævnte i Jan. 1903 betalte 3,731 Kr. 28 Øre.

Foreløbig skal det bemærkes, at for saa vidt Sagsøgerne har anbragt, at det i Virkeligheden maatte blive uden Betydning for Sagens Afgørelse, selv om „Deutsche Warte“ ikke havde været sødygtig paa Vejen til Baltishport, naar henses til den ovenfor omtalte Klausul i Certepartiet om Ansvarfrihed i Tilfælde af Forsømmelse („negligence“) m. m., da kan der ikke gives dem Medhold deri, idet den nævnte Klausul ikke kan antages at have haft et Tilfælde som det foreliggende for Øje.

Med Hensyn til det omtvistede Hovedspørgsmaal, nemlig Skibets Sødygtighed ved Afgangen fra Trångsund skal det dernæst bemærkes, at der vel under Sagen er fremlagt adskillige Aktykker til Oplysning i saa Henseende foruden den tidligere omtalte Skønsforretning og særlig af Sagsøgerne to Erklæringer fra Skibskonstruk-

tører, der gaar ud paa, at Skibet maatte antages at have været sødygtigt, og af de Indstævnte en Erklæring fra en Skibskonstruktør, der netop gaar i modsat Retning, men at Retten ingen Anledning finder til at omtale dem nærmere. Under Sagens Gang er der nemlig efter Aftale mellem Parterne af Retten blevet udmeldt 4 Sagskyndige til paa Grundlag af de fremkomne faktiske Oplysninger at udtale sig om, dels hvorvidt forskellige Beregninger, der indeholdtes i det ene af de omtalte Erklæringer, var rigtige, dels hvorvidt „Deutsche Warte“ paa det angivne Tidspunkt efter deres Mening havde været sødygtigt eller ikke, og disse Mænd har derpaa i afgiven og afhjemlet Forretning, næst at bemærke, at de paagældende Beregninger — hvorunder Deplacementet med Skibets angivne Dybgaaende var sat til 1,664 Tons (Skibet til 464 og Lasten til 1,200 Ton) — i alt væsentligt var rigtige, udtalt, at Metacenterhøjden over Systemets Tyngdepunkt efter deres Formening maatte sættes til c. 8", og at den, naar der paa Grundlag den tidligere omtalte Vejning her af 36 Tylter Rumlast og 36 Tylter Dækslast forudsattes en Vægtforøgelse af Dækslasten paa Rejsen, som Følge af indtrængt Vand af c. 19 pCt., maatte antages da at være formindsket til c. 3½". De har derhos endvidere udtalt, at ihvorvel den begyndende Stivhed (efter disse Beregninger) paa den Aarstid, da Rejsen foretoges, var noget ringe, maatte det paa den anden Side ikke lades ude af Betragtning, at Stabiliteten under Overkrængning paa Grund af Opdrift af Dækslasten vilde vokse en Del, og at de derfor, alle Forhold tagne i Betragtning, antog, at Lægteren ved Afgangen fra Trångsund havde været sødygtig, men at de dog ikke vilde undlade at tilføje, at man efter deres Opfattelse havde været tæt ved Grænsen af det, der kunde tillades i Retning af en Dækslasts Størrelse og Højde over Dækket i en Lægter som „Deutsche Warte“ paa en saa stormfuld Aarstid.

Den saaledes fremkomne Udtalelse fra de 4 Mænd finder Retten nu vel i det hele at maatte lægge til Grund for sin Paadømmelse. Det er imidlertid oplyst, at de af dem omtalte Vægtangivelser for Rumlasten og Dækslastens Vedkommende efter Ankomsten hertil har været forelagt dem med til Dels urigtige Tal, hvorved de var kommet til den af dem forudsatte Vægtforøgelse af kun c. 19 pCt., medens denne i Virkeligheden havde været c. 30 pCt. Naar dette nu tages i Betragtning, mener Retten, at den Grænse for Dækslastens Størrelse og Højde, som de 4 Mænd under Forudsætning af en Vægtforøgelse af 19 pCt. fandt, at man var kommen nær, maa antages i Virkeligheden at have været overskredet, og Retten skønner, at der under Hensyn dertil bør tilkomme de Indstævnte et saadant Afslag i Fragten, som svarer til Værdien af den over Bord gaaede Last, saa at de Indstævnte bliver at frifinde for at betale de i den oprindelige Sag endelig paastaaede 526 Kr. 65 Øre, og kun i den vil blive at dømmes til at betale de endvidere fordrede 5 pCt. af 3,082 Kr. 49 Øre fra 31. Decbr. 1902 til 15. Jan. 1903.

Derimod mener Retten, at de Indstævnte vil være at dømmes til at betale hele det af Sagsøgerne under Fortsættelsesagen paastaaede Beløb i Følge Dispachen af 30. Marts 1903 af 3,984 Kr. 26 Øre med Renter. Den Usødygtighed, som medførte, at en Del af Dækslasten gik over Bord, maa nemlig antages kun at have haft Betydning for denne Del af Dækslasten og for saa vidt at have været af en begrænset Natur, medens det Havari, som for den øvrige Dækslasts Vedkommende nødvendiggjorde Skibets Indsejling til Baltishport og de derefter foretagne Skridt efter det foreliggende maa antages i alt Fald væsentlig kun at skyldes det haarde Vejr.

Hvad dernæst angaar det af de Indstævnte subsidiært fremdragne Fragteløb af 651 Kr. 40 Øre, da finder Retten, i alt Fald som Sagen er den forelagt, heller ikke at kunne tage Indstævntes Paastand derom til

Følge, hvorved bemærkes, at der i Virkeligheden ikke er oplyst tilstrækkeligt om de derhen hørende Punkter i Dispachen og om Grundlaget derfor, for at Retten kan bedømme dens Rigtighed i saa Henseende, jfr. ogsaa det i selve Dispachen tagne Forbehold om en eventuel Omregulering og Tillægsberegning samt Sølovens § 213 og Analogien af sammes § 215.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Dom i SS. Nr. 35/1905, afsagt d. 7. Juni 1905. Det Offentlige mod Tiltalte P. C. C. H.

Under nærværende Sag tiltales Matros P. C. C. H. for Rømning med Hyre, og det er godtgjort, at han, der d. 5. ds. blev forhyret med Dampskibet „Amalienborg“ og tiltraadte Arbejdet om Bord d. 6. om Morgenen, forlod Skibet samme Dag om Formiddagen mellem Kl. 10 og 11, hvad han vil have gjort, fordi han mente sig truet af 2. Styrmand. Han havde faaet 12 Kr. i Forskud paa sin Hyre.

Dømt efter Sølovens § 299 til Fængsel paa Vand og Brød i 2 Gange 5 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

## Efter engelsk Ret er Modtagerne ikke altid personlig ansvarlige for Fragten.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.)

Naar her i Skandinavien, og vel ogsaa i de fleste andre Lande, en Indehaver af Konnossementet melder sig og legitimerer sig som rette Modtager og i Henhold dertil faar Ladningen udleveret, vil han ogsaa være pligtig at betale Fragten.

Det forholder sig imidlertid ikke saaledes efter engelsk Ret, og da Redere saa vel som Mæglere og Skibsførere vistnok ikke altid er fuldt opmærksomme paa den Risiko, som de saaledes efter engelsk Ret er udsat for, kan der være Grund til her at henlede deres Opmærksomhed paa dette.

I Følge den engelske Konnossementslov er det alene naar Modtageren er bleven Ejer af Varerne, at han er personlig forpligtet til at betale Fragten. Modtager kan kun Lasten som Agent for andre, har han ingen personlig Forpligtelse til at betale Fragten, med mindre der paa anden Maade er kommet en udtrykkelig eller stiltiende Overenskomst i Stand, hvorved han er bunden. Nu kan det vel i Almindelighed antages, at baade en Jury og en Domstol i England, som skal afgøre dette Spørgsmaal, vil komme til det Resultat, at alene den Omstændighed, at vedkommende har taget imod Godset, maa indeholde et stiltiende Løfte om at ville betale Fragten, fordi han maa kunne tænke sig, at Kaptajnen ikke vil skille sig af med Lasten og sin Sikkerhed i denne, naar ikke Modtageren vil være personlig ansvarlig for Fragtens Betaling. Imidlertid har man ingenlunde nogen Sikkerhed for, at en Jury eller en Domstol altid vil opfatte Sagen paa denne Maade. Kaptajnen og hans Mægler kan maaske mene, at det er ganske klart, at der maa antages at være kommet en saadan stiltiende Kontrakt i Stand, men der er intet i Vejen for, at Juryen eller Retten kan have en anden Opfattelse, og derfor vil det være sikrest i ethvert Tilfælde, hvor der er Tvivl om, hvorvidt Modtagerne er Ejere af Ladningen eller ej, at Kaptajnen paa Forhaand faar deres skriftlige Erklæring om, at de vil være personlig ansvarlige for Fragtens Betaling.

Nordisk Skibsrederforenings Advokater i London, Firmaet Botterell & Roche, med hvem der er korresponderet om dette Spørgsmaal, udtaler sig i den Anledning som følger:

„Under Henvisning til de almindelige Betragtninger, som De anstiller med Hensyn til den Forpligtelse, der hviler paa Indehaveren af Konnossementet, saa er Stillingen ikke uden Vanskeligheder for Kaptajner, og de bør altid optræde med Forsigtighed. Naar Ejendomsretten til Varerne er overført til Indehaveren af Konnossementet, saa er sidstnævnte ved Loven forpligtet til at betale Fragten, men i andre Tilfælde er han kun ansvarlig, naar der foreligger en Kontrakt, være sig en udtrykkelig eller en stiltiende. Naar Kaptajnen er i nogen Tvivl med Hensyn til den Stilling, som en Indehaver af Konnossementet indtager, bør han altid faa en skriftlig Erklæring fra ham om, at han vil betale Fragten, og naar en saadan Erklæring ikke afgives, bør han gøre Brug af sin Panteret i Lasten, saaledes som foreskrevet ved Merchant Shipping Act. Naar han unnlader dette, saa maa han være sikker paa at kunne bevise et stiltiende Løfte fra Modtagernes Side om at ville betale Fragten. Et saadant Løfte vil i Almindelighed af Retten eller Juryen antages at foreligge uden synderligt Bevis. En Grund for denne Antagelse er den, at det ikke er rimeligt, at en Skibsfører vil opgive sin Sikkerhed i Ladningen, med mindre han har modtaget et eller andet Vederlag derfor, f. Eks. et Løfte om at betale Fragten. Det er imidlertid, naar det kan undgaas, ikke sikkert at stole herpaa, for det Spørgsmaal, som foreligger, er alene et faktisk og ikke et retligt, og et andet Resultat er derfor muligt, saaledes f. Eks. naar Indehaveren er i Stand til at bevise, at han alene er Salgsagent“.

Hvad Advokaterne mener med dette sidste, er ikke godt at vide. Hvis Modtagerne gør Kaptajnen opmærksom paa, at de alene er Salgsagenter og derfor ikke vil betale Fragten, saa er Sagen naturligvis klar, men naar de kommer og præsenterer Konnossementet og forlanger Lasten udleveret, bør det ikke kunne fri dem fra at betale Fragten. Vi er ikke i Stand til at forstaa, at dette, at de kun er Salgsagenter, kan have nogen Indflydelse paa Spørgsmaalet, om de har paataget sig en Forpligtelse til at betale Fragten. Denne Uklarhed med Hensyn til engelsk Ret paa dette Punkt viser, hvor nødvendigt det er, at Skibsførerne er forsigtige, inden de udleverer Last til Modtagere, hvis Stilling ikke er dem bekendt.

## Losningsforhold i Sæby.

Vi har modtaget følgende:

Den 8. April afgik jeg fra Faxe til Sæby med en Ladning Kalksten. Ved Fragtslutningen i Faxe erklærede jeg mig overfor Mægleren villig til at gaa til Sæby, naar han var sikker paa, der var Vand nok, og efter hans Udsagn var der intet i Vejen i saa Henseende; desuden skal der efter den danske Lods være 10 Fod Vand. Den 11te holdt jeg ind til Hals for stiv østlig Kuling og Snetykning, men fik her af Tolderne at vide, at der kun var 5 Fod Vand i Sæby. Paa Grund af Kuling kom jeg først i Land i Hals d. 17de, hvorfra jeg telefonerede og skrev til min Modtager. Hans Svar lød saaledes:

„Naar Vejret er dertil, kan De med Lethed komme lige indenfor Havnemundingen med højeste Vandstand, og vi lægtrer Dem da i en Fart, jeg har lige haft en Ladning inde, som laa 8 Fod og blev lægtræt med Muddermaskinens Pramme paa 2 Dage.“

Da Skibet kun laa 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Fod, kunde jeg efter dette dristig sejle dertil. Fredag d. 21de blev det sejlbart Vejr, og vi satte med Lodsens Hjælp Skibet fast i Tangen i Havnen Kl. 4 Eftm. Lørdag d. 22de gav jeg Meddelelse om min Ankomst samt Skibets Stilling i

Havnen, men nogen Losning fandt ikke Sted. 1ste og 2den Paaskedag forsøgte jeg ved Højvande baade Dag og Nat at hive Skibet igennem ved Hjælp af Mandskab fra „Hamlet“ og „Apollo“, som ogsaa befandt sig i samme Stilling. Tirsdag d. 25de blev der mudret. Onsdag Fm. blev der oplosset 1 Pram og om Eftm. 1, som hver tog  $2\frac{1}{2}$  Time. Kl. 9 Aften blev atter en Pram losset i Løbet af 3 Timer, hvorefter jeg igen forsøgte at hive. Torsdag d. 27de blev der lægtret to Pramme med 2 Timer til hver. Ved Middag hev jeg Skibet til Bolværk med Bistand af Mandskab fra Skibene og begyndte at losse igen Kl. 3 Eftm. Kl. 6 var Liggedagene udløbet; dog gav jeg Tilladelse til at fortsætte og blev udløst Kl. 8 Aften. Endskønt alt muligt var gjort fra Skibets Side, som kunde gøres, og Ladningen blev hevet op af Skibets Mandskab — jeg var selv i Lasten paa de tre sidste Timer nær — og svinget i Pram og paa Buk i Land ved Lossegrejerne, trak Modtageren dog 6 Kr. 75 Øre af i Fragten for en Mand i Lasten. Arbejdet om Bord kan dog højst regnes til 15 Timer à 25 Øre, men hermed maa Oplosning og Forhaling af Pramme iberegnes, som jeg dog formener at være fritaget for ogsaa. Jeg kunde jo ganske vist have stoppet Losningen Kl. 6, hvorefter jeg da var berettiget til at fordre Godtgørelse for en Overliggedag; men det hjalp ikke, hvor meget jeg paatalte min Ret.

Dette til Underretning for ærede Kolleger, som mulig skulde blive tilbudt Last til Sæby. At denne Plads skal kaldes for en god dansk Havn, burde der ikke kunne være Tale om ved Fragtslutning, da der er forbunden megen Tidsspilde, Udgifter samt Ubehageligheder med at losse paa nævnte Plads.

A. H.,

Fører af Galease „Lizie“ af Svendborg.

## Fragtmarkedet.

Medens der for den oversøiske Farts Vedkommende ikke er indtraadt Forandringer af væsentlig Betydning i Ugens Løb, har der igen fundet en lille Opgang Sted i Raterne fra Sortehavet, ligesom der ogsaa gør sig yderligere Fasthed gældende i Østersømarkedet, et Marked, der navnlig nu, da saa mange danske Baade er beskæftigede her, interesserer os i betydelig Grad. Der er ret rigeligt med Laster, og alt tyder paa, at Fastheden ikke alene vil holde sig, men at Raterne vil komme endnu højere, særlig hvis Korntilførslerne til de russiske Havne snart bliver større, hvilket almindeligvis ventes, hovedsagelig for St. Petersborgs Vedkommende. Træfragter fra Botten synes der ikke at være nogen Mangel paa. Den i forrige Uge her afholdte Konference, som iøvrigt staa udførlig omtalt andet Steds i Bladet, forløb særdeles gunstigt, og da forskellige Ændringer jo blev foretagne, er Udsigterne til at gennemføre Minimalfragterne i en større Maalestok end hidtil virkelig lovende. En Del Redere udtaler endog, at saaledes som Forholdene ligger for Øjeblikket i Østersøen, skal det ikke være Maalet at betinge Minimalraterne, men over dem. Kulfragterne er i de fleste Retninger uforandrede; kun hist og her er der smaa Svingninger fra forrige Uges Rater, og for Østersøens Vedkommende ser det ud til, at Bevægelsen nærmest er opefter. Pinsehelligdagene har grebet lidt forstyrrende ind, og der effektueredes kun forholdsvis faa Befragtninger.

Fragtmarkedet for Sejlere er for Østersøens Vedkommende ualmindelig flovt. Kønigsberg lader stadig

til at holde sig oppe paa de 10 Mark Rugbasis Danmark, Sverrig, ligesom der endnu noteres til England, men det vil vel ikke vare længe, førend man ogsaa hører om Stilstand fra denne Plads, eller at der sluttet til c. 8 Mark.

ab Danzig staa det ligeledes stille, og flere Skibe er gaaet i Ballast derfra for at lade i andre pommerske Havne.

ab Stolpmünde og Rügenwalde er det omtrent stoppet; i den forløbne Uge blev sluttet Rug til  $3\frac{1}{2}$  Mark, Havre  $4\frac{1}{2}$  Mark; der stilles i Udsigt fra først nævnte Plads 3 Mark Rug og fra sidst nævnte udbydes kun en enkelt større Ladning Havre til Kjøbenhavn til  $4\frac{1}{4}$ , mulig  $4\frac{1}{2}$  Mark.

ab de andre nordtyske Havne er intet at bemærke ud over, hvad der er berettet i tidligere Noteringer; Befragtninger gaar sløbende, varierende mellem  $2\frac{3}{4}$  à 3 Mark til almindelige gode Lossepladser.

ab Kjøbenhavn har det været noget livligere end i den foregaaende Uge, men hvad der er sluttet, er kun til yderst smaa Rater; saaledes til Åhus (Sverrig) 10 Øre, Aalborg  $11\frac{1}{2}$  Øre, Kolding 12 Øre, alt Rug; til Barth  $3\frac{1}{4}$  Mark, Østbornholm 12 à 13 Øre for Byg samt til Præstø, Stubbekjøbing 9 à 10 Øre for Majs og til Stege Bomuldsfrøkager 12 Øre.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1905 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 12 amerikanske, 12 britiske, 2 danske, 2 hollandske, 9 franske, 1 tysk, 10 italienske, 1 japansk, 10 norske, 1 portugisisk, 5 russiske, 11 svenske, 1 uruguayisk; ialt 77. Dampskibe: 1 belgisk, 13 britiske, 2 franske, 4 tyske, 1 græsk, 3 japanske, 3 norske, 1 russisk, 8 spanske; ialt 36. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 34, Kollision 5, Ild 1, sunkne 2, forladt 3, Kondemnation 29, forsvundne 3; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, Ild 1, sunkne 3, Kondemnation 12, forsvundne 7.

Alf, 3-m. Skonnert af Rudkjøbing, som indkom til Frederikshavn i læk Tilstand fra Nordøen, er bleven foreløbig tætnet og afsejlet til Bestemmelsesstedet St. Petersborg.

Berkshire, Dpsk. af Newcastle, kom d. 31. f. M. paa Grund paa Middelgrunden. Skibet er paa Rejsen fra Grimsby til Kronstadt med Kul. Svitizers assisterer.

Gladstone, Skonnertbrig af Fanø, har paa Rejsen fra Hamburg til Port Natal haft meget svær Storm og derved lidt en Del oven Bords Skader. Med stort Besvær naaede Skibet sit Bestemmelsessted.

Norma, 3-m. Skonnert af Marstal, har liggende til Ankers i Oratawa Havn (de kanariske Øer), faaet en Del Skade paa Ankerspillet etc. Skibet har maattet losse noget af Ladningen.

Ane Maries Minde, Skonnert af Marstal, er, paa Rejse fra Nykjøbing F. til Aarhus med Mel, indkommen til Nyborg som Havarist.

Lars Kruse, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Wasa til Rotterdam med Trælaster, været paa Grund ved Nicolajstad. Kom flot ved egen Hjælp, men maatte returnere paa Grund af Lækage. Reparation maa foretages, før Rejsen kan fortsættes.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Damperen „Jørgen Jensen“, bygget af Howaldts werke for Regning Dampskibselskabet Progress, Kjøbenhavn, gjorde den 4. ds. sin kontraktmæssige Prøvefart, der forløb tilfredsstillende. Skibet naaede en Hastighed af  $11\frac{1}{2}$ , Knob,

rigelig 1 Knob mere end stipuleret. Skibet, hvis Hoveddimensioner er: Længde 195', Bredde 32', Dybde 15' 8", har en Lasteævne af 1,200 Tons med 14 Fods Dybgaende. Efter endt Prøvefart gik Skibet til Kiel for at indtage Kul.

## 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 13. Juni.) Kursk, Gommessen, afg. fra Boness 6. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Brunsbüttel 9. Juni. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 6. Juni. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til St. Petersburg 5. Juni. — Loire, Craignou, ankom til Kotka 9. Juni. — Goliat ank. til Hamburg 6. Juni. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Grangemouth 8. Juni til Riga. — Ellen afg. fra Skutskär 10. Juni hertil. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Grangemouth 9. Juni. — Annie ank. hertil 6. Juni. — Echo ank. til Arendal 9. Juni. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 6. Juni. — Livadia ank. hertil 7. Juni. — Tiber, Bech, ankom hertil 10. Juni. — Union ankom til Riga 8. Juni. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 7. Juni. — Vadsø afg. fra Swansea 7. Juni hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Newcastle 9. Juni hertil. — Louise, Kruse, afgik fra Alfoa til Königsberg 8. Juni. — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 7. Juni. — Douro, Mortensen, ank. til St. Petersburg 6. Juni. — Frejra afg. herfra 6. Juni til Windau. — Gambetta, afgik herfra 6. Juni til Stettin. — Fiona ank. hertil 10. Juni. — Frederik, Thomsen, ank. til Anvers 6. Juni. — Rita, Schibbye, ankom til Anvers 9. Juni. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 10. Juni. — Skjalm Hvide, afgik herfra 10. Juni til Østverrig. — Arno, Struberg, er afgaaet fra Livorno til Messina. — Venus afg. herfra 9. Juni til Stettin. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom hertil 9. Juni. — Moskø, Meldahl, afgik herfra 10. Juni til Riga. — Leopold II, Meyer, ankom til Anvers 7. Juni. — Georgius I, Sørensen, afgik fra St. Petersburg 7. Juni til Anvers. — Florida, Ørum, afgik fra Kristiania 9. Juni hertil. — Nicolaj II, Lissner, afgik herfra 10. Juni til Newcastle. — Algarve, Borries, ank. til Nice 10. Juni. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Swansea 9. Juni til Genua. — Texas, Andersen, afgik herfra 10. Juni til New York. — Chr. Broberg, Nielsen, passerede Holtenau 10. Juni.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Methil 4. Juni. — Frode, Meyer, afg. fra St. Petersburg 7. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 12. Juni. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ank. til Rouen 8. Juni. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Dunkerque 10. Juni. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Sunderland 10. Juni. — Knud II, Hansen, ank. til Xpila 27. Maj. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til Sunderland 10. Juni. — Ragnar, Holst, ankom til Antwerpen 7. Juni. — Skjold, Risø, ankom til Søderhamn 11. Juni. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Rouen 10. Juni. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Nicolajstad 7. Juni. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Sunderland 9. Juni. — Harald, Hveysel, ank. til Uleåborg 2. Juni.

**Viking.** Bjørn, Huus, ankom til Grimsby 11. Juni. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Stockholm 12. Juni.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 11. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Middlesbrough 12. Juni. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Sørnæs 12. Juni. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Kronstadt 2. Juni, best. til London. — Peter Berg, Petersen, ank. til Newcastle 10. Juni. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Blyth 9. Juni, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til St. Petersburg 7. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Amsterdam 11. Juni, bestemt til Kronstadt.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ankom til Reval 11. Juni. — Ansgar, Predbjørn, afgik fra Archangel 9. Juni, best. til London. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 13. Juni. — Hamlet, Reese, ankom til Rotterdam 9. Juni. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 13. Juni. — Rolf, Olsen, ank. til Blyth 12. Juni. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Blyth 10. Juni.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Swinemünde 13. Juni. — Kamma, Løffer, ankom til Archangel 2. Juni. — Helga, Risø, ank. til Stettin 13. Juni. — Martha, Christensen, afgik fra Blyth 10. Juni. — Elna, Rathje, ankom til Swinemünde

12. Juni. — Therese, Larsen, ankom til Calais 7. Juni. — Simone, Jørgensen, ank. til Sunderland 9. Juni. — Jeanne, Lagesen, ankom til Stettin 11. Juni.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Glasgow 7. Juni, best. til Hammerfest. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til Uleåborg 6. Juni. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Bilbao 10. Juni, ankom til Santander 11. Juni. — Nordsøen, Gram, ankom til St. Petersburg 11. Juni. — Nexos, Basse, ankom til Methil 9. Juni. — Nora, Jørgensen, afgik fra Åbo 6. Juni, ankom til Karlsborg 9. Juni. — Cito, P. Nielsen, ankom til Havre 9. Juni. — Napoli, Christensen, pass. Helsingør 13. Juni, bestemt til Antwerpen. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Kbhvn. 7. Juni, ankom til Königsberg 9. Juni. — Dagmar, Hansen, afgik fra Hartlepool 10. Juni, ankom til Esbjerg 12. Juni. — Neptun, Knudsen, afgik fra Boness 7. Juni, ank. til Aarhus 10. Juni. — Alfa, Iversen, ank. til Skellefteå 13. Juni.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Aalborg 10. Juni, best. til Jerfred. — Dagny, Lorentzen, ankom til Nordmaling 13. Juni. — Mary, Larsen, ank. til Falmouth 10. Juni.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Nakskov 12. Juni.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, ankom til København 10. Juni. — England, Andersen, ank. til Antwerpen 7. Juni. — Rusland, Møller, ankom til København 13. Juni. — Nordland, Petersen, ankom til Rotterdam 13. Juni.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afg. fra Blyth 9. Juni. — Mars, Clausen, ank. til Thisted 12. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Archangel 7. Juni.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Hull 7. Juni, bestemt til Reval. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 12. Juni. — Normannia, Erichsen, ank. til Methil 11. Juni.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, ankom til Sunderland 10. Juni.

**Union.** Gallia, Nielsen, ankom til Riga 2. Juni. — Britannia, Jensen, ank. til Hamburg 8. Juni. — Frisia, Nielsen, ankom til Riga 2. Juni.

**Inga.** Flandria, Poulsen, ankom til West Hartlepool 12. Juni. — Carbonia, Winckler, ankom til Riga 6. Juni. — Estonia, Dam-Larsen, ank. til Amsterdam 8. Juni.

**Dan.** Fionia, Hansen, ankom til Antwerpen 6. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Riga 12. Juni. — Brattingsborg, Suenson, ankom til St. John 28. Maj. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Kemi 8. Juni, best. til Hull. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Grangemouth 8. Juni, bestemt til Kronstadt. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Trangsund 13. Juni. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Kjøbenhavn 13. Juni. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Colombo 3. Juni, bestemt til Petersborg. — Rosenberg, Schultz, ankom til Burntisland 12. Juni. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Kjøbenhavn 13. Juni, bestemt til Stettin. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Sevilla 9. Juni. — Søborg, Fischer, ank. til St. John 6. Juni. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Jacobstad 3. Juni, best. til Chantenay.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Kronstadt 9. Juni. — Klampenborg, Jensen, ankom til Methil 10. Juni. — Marselisborg, Andersen, ank. til Puerto Stafe 5. April. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kemi 8. Juni. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kemi 13. Juni, bestemt til Chantenay. — Tuborg, Agerlin, ankom til Methil 13. Juni. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Burntisland 13. Juni. — Vordingborg, Petersen, ankom til Burntisland 10. Juni.

**Neptun.** Dansborg, Köhl, ankom til Preston 13. Juni. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Frederikshavn 10. Juni, best. til London. — Kallundborg, Lund, ankom til Kotka 10. Juni.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Rotterdam 7. Juni.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Rotterdam 11. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til London 7. Juni. — Helene, Jensen, afg. fra Nyborg 9. Juni, ankom til Libau 11. Juni. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 8. Juni, ank. til Libau 10. Juni. — Hermia, Petersen, ankom til Rotterdam 10. Juni. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til London 8. Juni. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 9. Juni, bestemt til Kiel. — Ajax, Brorson, ankom til Riga 8. Juni. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 11. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 11. Juni.

**Det Østasiatiske Kompagni.** Prinsesse Marie, Inge-mann, afgik fra Suez 25. Maj. — Siam, Jensen, ankom til Shanghai 13. Maj. — Ragnhild, Pedersen, afgik fra Cardiff 17. Maj.

**Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 8. Juni. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vera Cruz



13. Juni. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Galveston 8. Juni. — St. Domingo, Koch, ankom til Kjøbenhavn 5. Juni.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom til Uleåborg 7. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 6. Juni. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 8. Juni.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rotterdam 12. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Terneuzen 12. Juni. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Venzen 10. Juni. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Norrkøping 13. Juni. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Kaskø 4. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Kronstadt 12. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Torma 12. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Tyne 8. Juni. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Garston 5. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Iso 7. Juni. — Chr. Christensen, Hansen-Holm, ank. til Boness 12. Juni. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Dunston 9. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Jakobstad 8. Juni.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — London, Krogh, afgik fra Wiborg 8. Juni, best. til Rotterdam. — Paris, Tholander, er ankommet til Korsør. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 11. Juni, best. til Madeira.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Blyth 12. Juni. — Wien, Brink, afgik fra Wasa 7. Juni, best. til Rotterdam. — Roma, Bom, ankom til Rotterdam 8. Juni.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Brest 9. Juni. — Clara, Villadsen, ankom til Neufahrwasser 13. Juni. — Kai, Kurtzhals, ankom til Brake 6. Juni. — Svend, Bønnelyck, ank. til Hull 9. Juni. — Erik, Steen, afgik fra Libau 13. Juni, best. til Leith. — Axel, Damm, ankom til Methil 11. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kotka 12. Juni. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Hull 8. Juni, bestemt til Kronstadt. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Brake 12. Juni. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Libau 13. Juni, bestemt til Rotterdam.

**Svanen.** Svanen, Schmidt, afgik fra Middlesbro 10. Juni, bestemt til Fredericia.

### Sejlskibe

**Fans. Nordby.** Doris Brodersen, Hansen, ankom til Westport 29. Maj fra Delagoa Bay, afgik derfra 10. Juni til Sydhavet. — Hans, Jensen, ankom til Rotterdam 2. Juni fra Beira. — Anna Agnete, Callesen, ankom til Buenos Ayres 2. Juni fra Hamburg. — Aagot, Callesen, ankom til Hamburg 6. Juni fra Santos. — Emilie, Engelsted, passerede Helsingør 6. Juni fra Sydhavet via Punta Delgade til Libau. — Serapis, Mathiasen, afgik fra Algoa Bay 5. Juni til Newcastle NSW. — Havila, Duysen, ankom til Newcastle 11. Juni fra Delagoa Bay. — Mary José, Brinch, pass. Beachy Head 10. Juni fra Apuin til Goolle.

**Fans. Sønderho.** Martha, Brinch, atg. 7. Juni fra Karlskrona til Bridgewater, passeret Kjøbenhavn 8. Juni.

**Svendborg.** Rotha, Olsen, ankom til Helsingørs Red 7. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 7. Juni. — Mine, Møller, ankom til Wasa 8. Juni. — Peter, Jørgensen, ankom til Königsberg 8. Juni. — Olga, Rasmussen, ankom til Swinemünde 3. Juni. — Clytia, Nielsen, ank. til Kjøbenhavns Red 5. Juni. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. til Kjøbenhavns Red 5. Juni. — Delos, Andersen, ankom til Kjøbenhavns Red 5. Juni. — Martin, Hansen, ankom til Stockholm 3. Juni. — Insulaneren, Nielsen, ankom til Archangelsk 4. Juni. — Agnes, Andersen, ankom til Kasko 5. Juni. — H. I. Jensen, Larsen, ankom til Stettin 4. Juni. — Doris, Køpke, ank. til Kjøbenhavn 4. Juni. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Kolberg 6. Juni. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Hørnesand 6. Juni. — Iris, Hansen, ankom til Wasa 6. Juni. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Guernsey 4. Juni. — Fanny, Hansen, ankom til Anstruther 3. Juni. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Søderhamn 3. Juni. — Freja, Jensen, ankom til Swinemünde 3. Juni. — Lotz, Hansen, ankom til Chatham 6. Juni. — Erhard, Larsen, ank. til Montrose 6. Juni. — 3-m. Sk. Marie, passeret Cap Spantil 7. Juni. — Zenitha, Jensen, ankom til Middlesborough 7. Juni. — Belona, Larsen, ankom til Rüe 6. Juni. — Jens, Eriksen, ankom til Königsberg 7. Juni. — Saga, Clausen, ankom til Travemünde 9. Juni. — Magnet, Gommessen, ankom til Åbo 7. Juni. — Ariel, Nielsen, ank. til Archangel 9. Juni. — Britania, Rasmussen, ankom til Degerhamn 10. Juni. — Najaden, Rasmussen, ank. til London 9. Juni. — Ludvig, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 9. Juni. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Garston 8. Juni. — Minerva, Fuglsang, ankom til Luleå 8. Juni. — Odin, Andersen, ankom til Kjøbenhavns Red 8. Juni.

**Ærs.** A. H. Fris, Rasmussen, ankom 5. Juni til Limhamn. — Immanuel, Bager ankom 3. Juni til Sundsvall. — Albert, Fabricius, ankom 5. Juni til Reykjavik. — Harris,

Thorsteinson, ankom 6. Juni til Middelsbro. — Eden, Petersen, ankom 6. Juni til Herurgs Nuk (New Foundland). — Lauritz, Folmer, ankom 6. Juni til Haderslev. — Elise Marie, Olsen, ank. 6. Juni til Stettin. — Forening, Hansen, ankom 2. Juni til Bandholm. — Rolf, Christensen, ank. 5. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse til Chatham. — Laura, Jensen, ankom 5. Juni til Bay Roberts (New Foundland). — Frem, Haagensen, ankom 5. Juni til Gæspeque. — M. Hay, Petersen, ank. 5. Juni til Christianssand. — Kronen, Rasmussen, er ankommen til Par. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 4. Juni til Par. — I. K. ofoed, Andersen, ank. 5. Juni til Point a Pitre (Guadeloupe). — Avance, Rasmussen, ankom 6. Juni til Leith. — Theodor, Andersen, ankom 3. Juni til Kjøbenhavn. — Maria, Hermansen, ank. 3. Juni til Kjøbenhavn fra Stolpmünde. — Karen Sophie, Wilhjelm, ankom 4. Juni til Aalborg. — Karen, Boye, ank. 7. Juni til Donarnenez. — Wemyss Castle, Albertsen, ank. 7. Juni til Leith. — Industri, Raahauge, afgik 31. Maj fra Cadix til New Foundland. — Hekla, Hermansen, ankom 6. Juni til Littlehampton. — Ruth, Eriksen, ankom 6. Juni til Littlehampton. — Carl, Lindegaard, ankom 5. Juni til St. Johns. — Nathalia, Eriksen, ankom 7. Juni til Solomdol. — Anne, Rosenbeck, ankom 7. Juni til Boness. — Amalia, Nielsen, ankom 7. Juni til Wemyss. — Enigheden, Friis, ankom 5. Juni til Kiel. — Marie, Friis, ankom 5. Juni til Swinemünde. — Anne, Schmidt, ankom 7. Juni til West Wemyss. — Kathinka, Olsen, ankom 7. Juni til Svendborg. — Claudia, Aaberg, afgik 7. Juni fra Hamburg. — Vera, Mygind, ankom 8. Juni til Plymouth. — Caroline, Madsen, ankom 6. Juni til Frihavnen. — Edmund, Philipsen, ankom 7. Juni til Frihavnen. — Salus, Bager, ankom 9. Juni til Porsgrund. — Bølggen, Friis, ankom 8. Juni til Esbjerg. — Nansen, Petersen, ankom 9. Juni til Marseille. — Agnes, Henriksen, afg. 4. Juni fra Frihavnen til Stralsund. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 9. Juni til Setubal. — Halmø, Christensen, ank. 6. Juni til Frihavnen. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik 10. Juni fra Dysart. — Mariane, Andersen, ank. 9. Juni til Leith. — Norden, Rasmussen, ank. ankom 9. Juni til Sikeaa. — Magda, Rasmussen, ankom 9. Juni til Masules. — Ino, Weber, ankom 10. Juni til St. Petersborg. — Svip, Jensen, ankom 10. Juni til Kjøbenhavn.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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 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.

**Kattegat. Hirsholmene. Græsholm V.** Vraget af Skonnerten „Isabella“ ligger sunken i 14 Fod Vand V. for Græsholm, c. 1 $\frac{2}{3}$  Kml. N. 71° V. fra Hirsholm Fyrtaarn. En Vager med grøn Stage og grønt Flag er i 15 Fod Vand udlagt c. 100 Alen VNV. for Vraget.

**Samsø. Kolby-Kaas.** Det hvide, faste Havnefyrr paa Kolby-Kaas V.-lige Moles N.-Ende er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Fyret brænder hele Aaret.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Malmö.** Ved Malmö gives Signalerne for, at Dampfærge er for Udgaende, ikke mere.

Omtrent den 17de Juni 1905 ombyttes Fyrskibet „Oskarsgrundet“ midlertidigt med Reservefyrrskib Nr. 21, der er mærket „Reserv“ paa Siderne.

**Finland.** Den 27de Maj 1905 er Fyrskibet „Snipan“ i Norra Kvarken atter udlagt.

**Tyskland. Greifswald. Wieck.** Det røde Fyr paa Wieck N.-Mole er ombyttet med et grønt, fast Fyr.

**Kieler Bugt og Kieler Fjord.** Fyrskibene „Gabelsflach“ og „Bülk“ er nu udlagt paa deres Stationer. Paa Fyrskibet „Bülk“ Station ligger dog foreløbig Fyrskibet „Reserve Ostsee.“ Fyrskibet „Stoller Grund“ er inddraget.

Den ny Afmærkning uden for Kieler Fjord og ved Gabels Flak er foretaget.

**Kattegat og Skagerrak.**

**Sverrig. Bohus.** Omtrent den 7de Juni 1905 ombyttes Fyrskibet „Grisbådarne“ midlertidigt med Reservefyrskib Nr. 18, der er mærket „Reserv“ paa Siderne.

**Norge. Staværnsodde.** Staværnsodde Fyr er slukket fra 20de Juni til 5te Juli d. A.

**Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.**

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin ligger et Vrag, der er helt under Vandet, paa 54° 14' N. Br. 8° 1' Ø. Lgd. 54° 27' N. Br. 5° 35' Ø. Lgd. En afbrækket Mast, 6 Fod over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag.

**Tyskland. Hoyertief og Römertief.** Den sorte Baaketønde „Hoyertief“ er flyttet til 55° 3' 18" N. Br. 8° 29' 18" Ø. Lgd., og den røde Spirtønde E i Römertief til 55° 3' 28" N. Br. 8° 29' 44" Ø. Lgd.

**Holland. Zeegat van Goeree. Slijkgat og Bokkegat.** I Slijkgat, ved Kwaden Hoek, er Dybden nu 20½ Fod og i Bokkegat i Linjen mellem Lystønde „SG en BG“ og Lystønde Nr. 4, 13½ Fod.

**Schulpengat, Texelstroom og Inschot.** Følgende Tønder er ombyttet med Lystønder, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S.

Spidstønde Nr. 4 i Schulpengat med en rød Lystønde. 52° 56' 55" N. Br. 4° 42' 34" Ø. Lgd.

Sort Kugletønde Nr. 3 med Diamant (Riepel) i Texelstroom med en sort Lystønde. 53° 3' 43" N. Br. 5° 2' 30" Ø. Lgd.

Rød Kugletønde Nr. 5 med Diamant (Oude Vlie) i Inschot med en rød Lystønde. 53° 9' 38" N. Br. 5° 10' 34" Ø. Lgd.

**IJumiden.** I IJumiden er Dybden nu 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

**Eems. Watum.** Watum Fyr viser nu hvidt Et-Blink fra N. 9½° Ø. til N. 28½° Ø., hvidt, fast Fyr fra N. 28½° Ø. til N. 30° Ø. i Farvandet mellem Eemshorn og Hond, hvidt To-Blink fra N. 30° Ø. til N. 37° Ø., Mørke fra N. 37° Ø. gennem Ø. til S. 48° Ø., hvidt To-Blink fra S. 48° Ø. til S. 38° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 38° Ø. til S. 35° Ø. i Farvandet mellem Gronings Kyst og Hond og Paap, rødt, fast Lys fra S. 35° Ø. til S. 18½° Ø., iøvrigt Mørke. 53° 22½ N. Br. 6° 53½ Ø. Lgd.

**Zeegat van Terschelling. Stortemelk.** I Stortemelk er Spidstønde Nr. 8 flyttet til 53° 18' 33" N. Br. 5° 8' 29" Ø. Lgd.

**Vliesloot.** Den grønne, spidse Vragtønde i Vliesloot ligger paa 53° 18' 34" N. Br. 5° 7' 20" Ø. Lgd.

**England. Sunderland.** Uddybningsmaskinen, som var sunket i Indløbet til South Docks, Sunderland Harbour, er borttaget.

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

**Frankrig. Tréguier.** En 9 Fods Klippe er fundet i Passe NE. ved Tréguier c. 1½ Kbl. SØ. for det røde Taarn paa SØ-Enden af Plateau de Pen-ar-Guézec.

**Skotland. Firth of Lorne. Easdale Sound.** Løbet mellem Easdale Island og Mid Rock er lukket. Løbet mellem Mid Rock og Seil Island er angivet ved en sort Baake med Ballon, 200 Alen N. 87° Ø. fra Easdale Island N.-Pynt og en rød Baake med Ballon paa Kanten af Klipperne ud for Seil Island, 300 Alen N. 74° Ø. fra Easdale Island N.-Pynt. 56° 17½ N. Br. 5° 39½ V. Lgd.

**Nordlige Atlanterhav.**

**Frankrig. Molène. Vieille Noire.** Baaken paa Vieille Noire er anbragt paa den V.-ligste Del af Klippen, som falder 15 Fod tør, og ikke paa den Ø.-lige Del.

**Plateau des Birvideaux.** Paa Plateau des Birvideaux opføres en underseisk Dæmning. 4 hvide Fortøjtønder er udlagt uden for Arbejdsstedet. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd.

**Canada. St. Lawrence River. Quebec.** Lods-Distriktet for Quebec Lodser gaar nu Ø. efter, i Stedet for til Bic Island, til Father Point, hvor Lodserne tages om Bord for Indgaaende og sættes fra Borde for Udgaaende.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Cape Split Harbor.** I Indløbet til Cape Split Harbor er følgende Tønder udlagt:

Wass Point sorte Spirtønde Nr. 1 i 29 Fod Vand, fra Nash Island Fyr i N. 16° Ø. og fra Cape Split venstre Kant i S. 74° Ø.

Wrights Point røde Spirtønde Nr. 2 i 52 Fod Vand, fra Nash Island Fyr i N. 20° Ø. og fra Cape Split venstre Kant i S. 74° Ø.

**New York Lower Bay.** Vragene, som laa i New York Lower Bay, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Maryland. Chesapeake Bay. Annapolis Harbor.** I Indløbet til Annapolis Harbor er der ikke under 29 Fod.

**Virginia. Elizabeth River. Norfolk. Lambert Point.** Taagesignalet ved Lambert Point, paa Yderenden af Norfolk and Western Railroad Kulpier er forandret. Der gives nu Et-Slag paa Klokken hver 5 S.

**Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.**

**Cuba S.-Kyst. Cape Cruz.** Klokketønden ud for Cape Cruz er flyttet c. 1 Kml. S. 72° Ø. hen og ligger nu 1 Kml. S. 59° V. fra Cape Cruz Fyr. 19° 49½ N. Br. 77° 46½ V. Lgd.

**Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.**

**Brasilien. Pernambuco. English Bank.** Ved English Bank er Afmærkningen forandret saaledes:

En hvid og rød vandret stribet Spidstønde er udlagt 7½ Kbl. S. 82° Ø. fra Picao Fyr og i S. 13° V. fra Olinda Fyr.

En sort og hvid lodret stribet Spidstønde er udlagt 7½ Kbl. N. 71° Ø. fra Picao Fyr og i S. 16° V. fra Olinda Fyr.

En hvid Spidstønde er udlagt 11½ Kbl. N. 57° Ø. fra Picao Fyr og i S. 11° V. fra Olinda Fyr.

En rød og hvid lodret stribet Spidstønde er udlagt 12½ Kbl. N. 88° Ø. fra Picao Fyr og i S. 2° V. fra Olinda Fyr.

Følgende Tønder er inddraget:

Den røde og den røde og hvide Spidstønde 7½ og 10½ Kbl. Ø. fra Picao Fyr, samt den sorte og hvide, den sorte og den hvide Spidstønde 9, 10½ og 12½ Kbl. NØ. fra Picao Fyr.

Picao Fyr: 8° 3' S. Br. 34° 52' V. Lgd.

**Argentina. La Plata. Buenos Ayres.** Til Brug ved Opmaalning udlægges følgende Tønder i La Plata:

En sort Tønde ud for Atalaya ved Opmaalingsfartøjernes Ankerplads. 34° 58' 10" S. Br. 57° 30' 10" V. Lgd.

En rød, spids Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, paa S.-Kant af Ortiz Bank. 35° 6' 20" S. Br. 57° 0' 45" V. Lgd.

En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, paa 35° 10' 10" S. Br. 57° 6' 15" V. Lgd. og en lignende Tønde paa 35° 21' 55" S. Br. 56° 53' 35" V. Lgd., og mellem disse seks Spirtønder i lige Afstand fra hinanden.

En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr paa 35° 11' 20" S. Br. 56° 59' 40" V. Lgd., og en lignende Tønde paa 35° 17' 40" S. Br. 56° 51' 55" V. Lgd., og mellem disse to Spirtønder i lige Afstand fra hinanden.

En Pyramide med Vandstands-Maalere opføres ud for Salvador Grande Point, paa 35° 23' 0" S. Br. 57° 5' 40" V. Lgd., og en sort Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, udlægges c. 2 Kml. NØ. ½° Ø. fra den for at beskytte den.

**Chili. Valparaiso. Curaumilla Point.** Fra Fyrhuset paa Curaumilla Point gives nu 250 Fod over Vandet Taagesignal med en Sirene, der hver 1 Minut giver to Stød, saaledes: Stød 10 S., Pavse 30 S., Stød 5 S., Pavse 25 S. 33° 6' S. Br. 71° 44' V. Lgd.

**Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**

**Spanien S. Gibraltar.** Naar Tidsignalet paa Windmill Hill Flats ved Gibraltar mislykkes, bliver Kuglen holdt hejst til 10 Minutter efter fuld Time, og den fires da langsomt ned. 36° 6' 45" N. Br. 5° 20' 53" V. Lgd.

**Malta.** Paa N.-Siden af Malta er udlagt Fiskeredskaber i Mellieha Bay, fra Dahlet ish Shilep c. ½ Kml. S. ud, 35° 59' N. Br. 14° 22½ Ø. Lgd., og fra Ras il Uash c. ½ Kml. N. ud, 35° 56½ N. Br. 14° 19½ Ø. Lgd. Man skal holde klar af Nettene.

**Østerrig-Ungarn. Narenta. Fort' Opus.** Et fast Fyr er tændt paa Ø.-Hjørnet af Fort' Opus. Lyset er rødt fra N. 67½° V. gennem V. og S. til S. 67½° Ø., hvidt iøvrigt. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Fyrypæl. 43° 1' N. Br. 17° 34' Ø. Lgd.

**Tunis. Golfe de Tunis. Ras El Ahmar.** Fra 1ste Maj til 15de Juni ligger hvert Aar Fiskeredskaber fra Ras El Ahmar Pynt i N. 26° V. c. 1 Kml. Ved Yderenden ligger et Fartøj, der viser en hvid Ballon over en rød, og om Natten en hvid Lanterne over en rød. 37° 3' 50" N. Br. 10° 54' 0" Ø. Lgd.

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

**Ægypten. Røde Hav. Suez Bay.** Spit Lystønde, der viser to grønne, faste Fyr, er flyttet 3¼ Kbl. N. 8° V. hen og ligger nu 10 Kbl. S. 57° Ø. fra Kal ah Kebireh N.-lige Baake og i Ø. fra Kal ah Kebireh Baake.

Den ydre Lystønde, der viser rødt, fast Fyr ved NV.-Siden af Indløbet til Kanalen, er flyttet 2 Kbl. N. 51° Ø. hen og ligger nu 7 Kbl. S. 22° V. fra det grønne Fyr ved Indløbet til Port Ibrahim.

Den ydre Lystønde, der viser grønt, fast Fyr ved SØ-Siden af Indløbet til Kanalen er flyttet 2 Kbl. N. 46° Ø. hen og ligger nu 7½ Kbl. S. 13° V. fra det grønne Fyr ved Indløbet til Port Ibrahim.

Det grønne Fyr: 29° 56' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd.  
**Ceylon. Colombo.** Paa S.-Hovedet af NV.-Bølgebryderen ved Colombo Havn er tændt et grønt, fast Fyr, 400 Alen N. 34° Ø. fra Fyret paa SV.-Bølgebryderen. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Graat, cylindrisk, 38 Fod højt Fyrtaarn. Fyrapparat af 5te Orden. 6° 57' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd.

Fyrskibet, der viser grønt Fyr, er inddraget.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra N.-Kyst. Timau Rif.** En sort Spidstønde er udlagt N. for Timrau Rif, fra Diamantpant i N. 84° V. og fra Steen Timau i N. 1° Ø. 5° 17' N. Br. 97° 22' Ø. Lgd.

**Sumatra Ø. Straat Riouw. Terkoelei SSØ.** Den sorte Stumpstønde med afkortet Kegle. ved N.-Kant af Revet SSØ. for Terkoelei Ø.-Pynt, er flyttet og ligger nu ½ Kbl. fra Revets SV.-Kant. 0° 56' 10" N. Br. 104° 21' 9" Ø. Lgd.

**Riouw Arkipelag. Straat Tjombol.** I det N.-lige Indløb til Straat Tjombol ligger et Vrag med to Master over Vandet, fra Øen Pandjang N.-Pynt i N. 51° Ø., og fra Pynt Djanka paa Øen Soegi i N. 3° V. 0° 55' 30" N. Br. 103° 43' 0" Ø. Lgd.

**China. Port Shelter.** En 3 Fv. Klippe er fundet i Indløbet til Port Shelter, ¾ Kbl. S. 85° Ø. fra den NV.-ligste Trio Islands og i S. 8° V. fra Peaked Rock. 22° 18' N. Br. 114° 19' Ø. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. Juni 1905. — Nord- og Østersøfarten. — Sø- og Handelsretsdomme. — Efter engelsk Ret er Modtagerne ikke altid personlig ansvarlige for Fragten. — Lösningsforhold i Sæby. — 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 omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45<sup>mm</sup> 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

Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

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

# THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

den eneste eksisterende Redningsbaad, som erabsolutsynkefri, 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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord. Forsøg paa at kænre Baaden.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## 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.

## 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“.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
 Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —83	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —75	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—95	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	75		74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	85—1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		85	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	88		87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88
Skjold.....	64—1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	64 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....			18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19
Union.....	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	87		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
Hejmdal.....			98	99 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske.....	112		111 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	112
Østersøen.....	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		89	90
Nordsøen.....			26	30
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....	71		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			97	102
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....	27		27	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....			60	65
Dansk-russisk Dampsk.....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....			99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejv. Kreditk.....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 2. Serie..			97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92	94
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			143	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....			124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—129	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Helsingørsk Jærnsk.....			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	186 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	186 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	186 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	129		128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129

Vekselkurser d. 13. Juni 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.85	88.70
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Juni 1905.

Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	89.90
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.30
5 % Mexikanske 1899.....	102.75
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 58,000, „Kbhvn.“ 28,000, „Dannebrog“ 72,000, „Dpsk. af 1896“ 30,000, „Danmark“ 18,000, „Carl“ 44,000, „Skjold“ 44,000, „Østas. Komp.“ 190,000, „Foren. Dpsk.“ 56,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 20,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 15.—21. Juni.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masnedund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
 Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
 Til Kjørtelinde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Gambetta] 8 Morg. fra Larsens Pl.  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til London [Kiew] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverødde [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Ørnen] 8 Morgen.  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Færøerne og Island (via Leith) [Ceres] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.  
 Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Annie] 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).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Ebeltoft og Horsens [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
 Til Stege, Kallehave og Præsto [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] tidligst 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frej] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

## 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.

## 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.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

## Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.  
Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Meget økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus. 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 20. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 24. Maj 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**  
f. T. Formand.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

## Lanterner.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (d. aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødt til 160 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiraltets Kort.**  
Lager af  
Imray's Kort, Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
**Blankensteiners Eftf.**  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter 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 to any other port.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

## Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water 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.

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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

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.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.  
Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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“

## HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forakud 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.

## Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

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

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.  
Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild-Søn“

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.  
Sø- og Handelssager.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.  
Telegr. Adr.: Harkristensen.

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler  
Sundsvall.

## Gustav Moeller & Prentice

Königsberg i Pr. & Pillau  
Telegr.-Adr.: „Prentice“.

Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul  
i Pillau.

## Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

Telegramadr.:  
„Smiths,  
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## William Sipari & Co.

Skeppmäklare & agent  
Träexporteur.

Frederikshamn. Finland.

## Rob. Asplund, Luleå.

Edsvuren

Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

## A. S. B. Johannessen

Skibsmægler & Kommissionsagent  
3 Bernard Str. Leith.

Telegram-Adresse: Nolsoe, Leith.  
Telef. 39 Y Central.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## T. A. Schjøtt.

Skibsmægler. Hudiksvall.

Telegr.-Adr.: „Schjøtt“.

## H. K. H. Pohlmann

Skibsmægler.

Ørnskøldsvik.

Telegr.-Adr.: „Pohlmann“.

## ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger  
Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

## Fiskefartøjer

ny Konstruktion

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sørpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,246.

Enhver Sømand bør eje

## Haandbog i praktisk Sømandsskab

at

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 samt hos **Blankensteiners Eff.**, Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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 Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

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

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

### AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FÖRLANG KATALOG



## CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIG BRÖNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Representant:

**Kay Dyhr, København**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

## Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenterur i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse:

Copensure

Telefon-Nr.

42

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.

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*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“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Juni 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.  
Amaliegade 36  
Kbhvn. K.

Fuldstændigt forfaldet og uførtol-  
det Lager af Maskin- og Cylind-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

I Aalborg Havn  
findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

**3 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

## 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.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.  
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.  
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.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret  
engelsk Eksport

### Swiss Milk

Usukret

### Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

### S. FRIEDLÆNDER

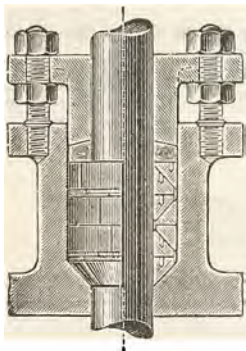
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

## 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.

## 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.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale. at  
det af Brødfabriken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Berg & Larsen  
forhen Martin Nissen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler **L A U R E N T I U S**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 22. Juni 1905.

Den aarlige danske Søulykke-Statistik er jo, som saa ofte paapeget, behæftet med Mangler, der i høj Grad reducerer den Interesse, der ellers vilde knytte sig til den. Det Uddrag af Statistiken for 1903, man vil finde omstaaende, bringer de sædvanlige Oplysninger om Søulykker og Søskader, men Statistiken vil næppe kunne gøre den Nytte i Retning af Søulykkernes Indskrænkning ved Hjælp af indgaaende Kendskab til deres Aarsager, som er Hensigten med den, før Materialet til den indsamles af en selvstændig Undersøgelsesinstitution, der med fuld Frihed kan afgive sit Skøn. Dette er imidlertid sagt saa ofte, at det nærmest er trivielt at gentage det. Naar vi atter i Aar knytter nogle Ord til Statistikens Fremkomst, er det for at nævne, at der mulig i Fremtiden vil blive stillet noget større Fordringer til den Del af den, der omhandler Tab af Menneskeliv, og hvad hermed staar i Forbindelse. Den i Aar udkomne Lov om Søfolks Ulykkesforsikring maa antages, naar den bliver ført ud i Livet, at nødvendiggøre, eller i hvert Fald gøre ønskelig, en mere indgaaende Statistik over de Søulykker, der har Tab af Menneskeliv eller Invaliditet til Følge. Det fastsættes i denne Lov, at naar der er optaget Søforklaring eller Søforhør i Anledning af Ulykkestilfælde, der har ramt Personer om Bord i de af Loven omfattede Skibe, skal Afskrift heraf tilstilles Arbejderforsikrings-Raadet, og heraf fremgaar jo klart nok Forbindelsen mellem den ny Lov og de Lovbestemmelser, der ligger til Grund for den her omhandlede Statistik. Det vil sikkert vise sig at være af stor Betydning, at der om de Søulykker, der rammer Mennesker, kommer til at foreligge saa fyldige Oplysninger som muligt; derfor fordrer Ulykkesforsikringsloven ogsaa, at Anmeldelser om Ulykkestilfælde saa nøjagtigt som muligt skal oplyse „Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Ulykkestilfældet“. Om nu de Oplysninger, der for Tiden fremkommer om Ulykker, hvorved Menneskeliv gaar tabt, er tilfredsstillende overfor de større Krav, der saaledes vil blive stillet til dem, kan vi ikke afgøre. Men en Mangel ved det Materiale, der offentliggøres i Statistiken, er det øjensynligt, at det ikke omfatter ogsaa Ulykker, der har varige Følger, selv om de ikke medfører Død. Denne Mangel hidrører jo fra, at Lov om Sørætter kun fordrer Aarsagen oplyst gennem Forhør, naar Menneskeliv er gaaet tabt. Den ny Ulykkesforsikringslov vil gøre det ønskeligt, at denne Fordring udstrækkes til at gælde ogsaa andre Ulykker, der rammer Mennesker om Bord, og som har varige Følger. Det Materiale, der gennem Søulykke-Statistiken forelægges Offentligheden, vilde derved finde forøget praktisk Anvendelse — hvad denne Statistik som bekendt ikke for Tiden har for meget af.

Den foreløbige Bestyrelse for The Baltic and White Sea Conference har umiddelbart efter den ny Forenings Oprettelse optaget Arbejdet for at organisere denne. Ikke alene er Fortegnelse over de ny Minimums Rater i stort Antal udsendt til Dampskibsredere i de forskellige i Østersøfarten interesserede Lande; men ogsaa Foreningens foreløbige Program med Opfordring til at tiltræde den er udsendt til de paagældende Redere. Forhaabentlig vil nu den gode Stemning

for Sammenslutningen, der kom til Orde paa de to her i Kjøbenhavn afholdte Møder, give sig Udtryk ved stærk Tilslutning til Foreningen, og særlig de danske Dampskibsredere, der jo er gaaet i Spidsen i Arbejdet for denne Sag, vil sikkert uden Tøven lade deres Skibe optage i Foreningen.

Det er glædeligt, at der nu, da Foreningen begynder sit Arbejde, fra alle Sider meldes om Opgang i Raterne fra Østersøhavnene og om talrige Afslutninger til over Conference-Rater. Vi skal i denne Forbindelse meddele, at The Baltic and White Sea Conference i sit i disse Dage udsendte Cirkulære udtaler Ønsket om at faa sig meddelt alle Afslutninger til eller over Conference-Rater. Alle Oplysninger, Foreningen i saa Henseende kan fremskaffe og lade gaa videre til sine Medlemmer, vil tjene til at stimulere Bevægelsen for at forbedre Fragtforholdene. Forhaabentlig vil derfor Foreningens Opfordring blive paaagtet fra Rederes og Mægleres Side.

Onsdag d. 14. ds. aabnedes i Liverpool den internationale Sørrets Konference, der, som tidligere meddelt, var planlagt at skulle finde Sted fra d. 14. til d. 17. Juni inkl.

Vi vil senere faa Lejlighed til at komme ind paa Konferencens Forhandlinger og skal derfor her blot give nogle af de Betragtninger, hvormed „Shipping Gazette“ byder Konferencen Velkommen, idet vi minder om — hvad der maaske strængt taget er ret overflødig — den afvisende Holdning, som en Del af den engelske Skibsfart og navnlig den engelske Regering har indtaget overfor Spørgsmaalet om Englands Deltagelse i den internationale Sørretsbehandling.

Med Rette, siger Bladet, er de i Havnestaden ved Mersey forsamlede Repræsentanter for de søfarende Nationer bleven betegne som en Art Gesandter, og Betegnelsen er netop af den Grund rammende, at hvert af de repræsenterede Lande til en vis Grad fordrer et Slags Herredømme paa Havet — et Herredømme, hvis absolute Grænser ikke lader sig definere, og som ofte medfører Stridigheder. Det er i og for sig besynderligt nok, at tyve forskellige Nationer ogsaa maa have tyve forskellige Love med Hensyn til Trafiken paa de Have, som de alle fordrer Ret til frit at befare, og lige saa besynderligt er det, at der, naar to Skibe af forskellig Nationalitet kolliderer med hinanden paa dette internationale Territorium, kan komme saa forskelligartede Lovbestemmelser til Anvendelse, at de Krav, som de kontraherende Parter kan stille, ganske kommer til at afhænge af Nationaliteten af den rent tilfældige Domstol, som Sagen kommer for. Naar man ser Spørgsmaalet fra dette Synspunkt, behøver man næppe noget yderligere Bevis for det umulige i til Stadighed at opretholde disse uensartede Love. En international Forstaaelse, hvad enten den nu gælder Lovbestemmelser vedrørende Kollision eller noget andet Afsnit af Søretten, maa Tiden nødvendigvis bringe, og derfor kan man trygt sige, at det Arbejde, som den internationale Komite har taget op, maa blive kronet med Held, om der end er langt igen, og Fremskridtene kun er smaa.

Arbejdet skrider fremad trods alle Vanskeligheder, og de søfarende Nationer nærer store, ja vi kan vel endog sige voksende Forventninger til det Samarbejde, der her finder Sted.

Den internationale Sejlskibsreder-Forening har ved sin Sekretær udsendt et lille Hæfte, der indeholder Foreningens Love, flere Cirkulærer angaaende Minimums Fragterne, og en Fortegnelse over Medlemmerne samt deres Skibe og Tonnage.

I et Forord udtaler Forfatteren, at skønt det er givet, at der kan udrettes et meget betydeligt Arbejde



i flere Retninger af en saadan international Forening, saa er dog det eneste Maal, som denne Sammenslutning for Tiden stiller sig, det at knytte Rederne sammen, saa de staaar enige om ikke at acceptere under en vis bestemt Fragt. Det er ikke Meningen at forsøge at sætte Fragterne op til en Højde, der hindrer Forretninger, men man ønsker ved en saadan Sammenslutning at hindre den usunde Konkurrence, der har reduceret Fragterne til et saadant Lavmaal, at de oftest kun kunde medføre Tab for Rederne. Foreningen blev stiftet med ikke mindre end 75 pCt. af britisk, fransk og tysk Tonnage, men i 1905 er Procentantallet steget til 87.

En Deputation, bestaaende af Direktør Ad. Carl, Konsul Johan Hansen, Direktør C. Will og Direktør O. Hecksher, overrakte Fredag d. 16. ds. den tidligere Retsformand, Madvig, en Hædersgave, hvortil samtlige kjøbenhavnske Redere og de fire gamle Søassuranceelskaber i Kjøbenhavn havde ydet Bidrag, tillige med en Adresse, hvori udtaltes Tak for hans mangeaarige Virksomhed i Sø- og Handelsretten.

En Bugsering paa over 8,200 Kml. En engelsk Damper „Tancarville“ paa 2,500 Tons, der for en Tid siden blev omdannet til Oljelægter, er i disse Dage under Bugsering ankommet til Nordkysten af Sumatra fra Newcastle on Tyne. „Tancarville“ forlod Tynen d. 13. April slæbt af Bugserbaaden „Columbia“ og bestemt til Portland, hvortil Skibene ankom d. 16. s. M. Der blev „Columbia“ afløst af Slæbebaaden „Oceana“, hjemmehørende i London, og næste Dag fortsattes Rejsen fra Portland. Den 27. April naaede Fartøjerne Algier, d. 8. Maj Port Said, d. 17. Maj Aden, d. 2. Juni Colombo og endelig d. 10. Juni Bestemmelsehavnen Pankalan Brandan.

Gennemsnitsfarten for Bugseringen var c. 7. Knob, og gennem det røde Hav naaede man endog en gennemsnitlig Hastighed af 8, og hele Rejsen forløb, uden at der indtraf noget Uheld af nogen Art.

(Hamb. Corr.)

Den 15. ds. blev der i Kieler Fjord foretaget Forsøg med Undervands-Klokkesignal fra Vagerdamperen „Wik“. Forsøgene overværedes, i Følge „Kieler Zeitung“, af sagkyndige Repræsentanter fra flere Orlogsmariner, fra Germanischer Lloyd o. fl. a.

Lydgiveren (en Klokke med tilhørende Maskineri, der blev drevet ved Hjælp af komprimeret Luft) var anbragt om Bord i et Fyrskib. I 50 Meters Afstand fra dette kunde man i „Wik“ Kabyt uden videre høre Klokketonerne gennem Skibssiden. I 1 Kml. Afstand hørte man Klokker tydelig og klart gennem Modtagerapparatets Mikrofon, og det samme gjaldt for 2 og 3 Kml. Afstand, om end Øret her først maatte vænne sig noget til Apparatet, idet man hørte en Del Bilyde ligesom i enhver Telefon. Endnu paa 5 Kml. Afstand kunde Klokkeren høres, men dertil udkrævedes den mest spændte Opmærksomhed, og under hele Observationen maatte Maskinen stoppes.

Det menes forøvrigt, at „Wik“ kun i ringe Grad egnede sig til disse Forsøg; thi for det første ligger Bestiklukafet direkte over den temmelig støjende Maskine, og for det andet har det paa Grund af Skibets ringe Dybgaende ikke været muligt at anbringe Modtagerapparatet saa langt nede under Vandlinjen, at Bølgeslagets Forstyrrelser kunde undgaaes.

Vi har fra en farende Styrmand modtaget følgende:

Et dansk Skoleskib. I „Dansk Søfartstidende“ for 13. April og 1. Juni ser jeg, at der er Projekter fremme om Tilvejebringelsen af et nyt Skoleskib til Uddannelse af Officerer for Handelsmarinen. Ideen er selvfølgelig god, men hvorfor ikke først tage den fulde Nytte af, hvad vi har, nemlig Skoleskibet „Georg Stage“, der som bekendt kun sejler om Sommeren. Var der mon noget til Hinder for, at Skibet kunde sejle hele Aaret rundt, f. Eks. paa Middelhavet om Vinteren. Jeg har selv været med „Georg Stage“ og finder, at man der kan lære en Del, naar man selv vil, dog er den nuværende Læretid noget kort for manges Vedkommende. Skibet behøvede jo kun at skifte f. Eks. det halve Antal Elever ad Gangen, saaledes at der stadig var nogle, der havde været om Bord en Tid.

Naar Midlerne ikke er tilstrækkelige til at holde „Georg Stage“ i Gang hele Aaret, kan der vel næppe heller være Tale om at faa anskaffet et nyt Skoleskib; thi et saadant Skib, selv om det sejler med Last, betaler sig vel næppe. En fortsat Læretid med et saadant Skib er næppe heller tilraadelig, hvad det engelske *apprentice* System jo tilstrækkeligt har vist. Det er ogsaa kun Begyndelsen, der er svær for de unge, der ønsker at gaa Søvejen; thi efter et à to Aars Sejltid vil Pladser paa Sejlskibe let kunne faas paa udenlandske Pladser, særlig i England.

L.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som tidligere meddelt, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 1. Juli i Aarhus. Omstaaende findes Bekendtgørelse fra Bestyrelsen med den foreløbige Dagsorden og med vort næste Nummer udsendes Foreningens Aarsberetning for 1904.

De af Foreningens Medlemmer, der agter at deltage i Generalforsamlingen, anmodes om i saa god Tid som muligt at anmelde dette til Hr. Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

## The Baltic and White Sea Conference.

„Shipping Gazette“ skriver d. 14. ds. i Anledning af den nylig afholdte Konference:

Det er en vanskelig Opgave at reformere, og allerede af den Grund var sikkert de Dampskibsredere, der søger gennem Sammenslutning at danne et rimeligt Grundlag for Østersø- og Hvidehavsfarten, forberedt paa at møde en ikke ringe Modstand. I hvert Fald har de maattet tage Kampen op med en saadan Modstand, der — som det aabent blev indrømmet paa Konferencen — blev en ret haard Prøve for de svagere Medlemmers Udholdenhed. Naar blot man fortæller Folk Dag efter Dag, at den Sag, som de er interesseret i, er i Færd med at gaa i Stykker, saa ender de temmelig sikkert med at tro, at Fiasko er uundgaaelig, selv om den vel ikke endnu er indtruffen.

Hvis de Beretninger, der er fremkommet om Kjøbenhavner Konferencen, ikke i et og alt er vildledende, saa har imidlertid de tricks, som man har benyttet sig af for at demonstrere hele Bevægelsens Umulighed, kun været efterfulgt af et meget begrænset Held. Paa den, der ansaa Rederne for ganske demoraliserede og Organisation for at være i Opløsningsstilstand, maa det have gjort en ganske overvældende Virkning at se den Holdning, som Dampskibsrederne indtog i den danske Hovedstad. Ikke blot opretholdt de nemlig de Principer, der

fra første Færd blev lagt til Grund for hele Bevægelsen, men de oprettede yderligere en international Forening med det Formaal steds at beskytte Rederinteresserne. Endvidere var det saa langt fra, at de indrømmede, at Minimums Raterne skulde være bleven reduceret til intet, at de tværtimod gav sig i Lag med at revidere dem paa Grundlag af den indvundne Erfaring.

De Vanskeligheder, der er forbundet med at danne en saadan Fragtskala, er selvsagt overordentlig store, og sandsynligvis er der endnu stadig Folk, som vil mene, at Minimums Raterne er alt andet end fuldkomne selv i den reviderede Skikkelse. At tilfredsstille alle i et Tilfælde som dette, vilde simpelthen være umuligt, men hvis der endnu skulde findes nogen, som trøster sig med, at Bevægelsen maa gaa i Stykker paa Grund af Rivninger blandt dem, der paa et eller andet Punkt ser deres Interesser i Strid med de vedtagne Rater, saa forekommer det os rigtignok, at disse ser altfor sangvinsk paa Forholdene. Det første Eksperiment i denne Retning kunde ganske vist have ført til et Brud paa Grund af Ulighed i Interesser, men det andet Forsøg, der er underbygget med den indvundne Erfaring, kan næppe føre til noget saadant, og Organisationen vil utvivlsomt regne den anden Kjøbenhavn Konferencen som en ny Garanti for sin Eksistensberettigelse.

Dens Fremtid vil blive iagttaget med Interesse, fordi en international Sammenslutning af denne Art i sig selv ikke er nogen dagligdags Begivenhed, og hvis denne Sammenslutning betegner en virkelig Sukces, da vil den muligvis finde Efterlignere, hvor man mindst ventede det.

Vi ser, at Organisationen tænker paa ved Lejlighed at give sig i Lag med Spørgsmaalet angaaende den overflødige Tonnage i denne særlige Fart, og det maa indrømmes, at der her er et vidt Virkefelt for Foretagsomhed. Der er nemlig Folk, som mener, at hvis det blot kan lade sig gøre at regulere Antallet af Skibe, saa vil Fragtraterne ikke længere kræve nogen som helst Omsorg.

Det norske Søfartsblad „Kysten“ skriver angaaende Konferencen:

Som man af Referatet vil have set, blev der paa Kjøbenhavnsmødet fattet Beslutninger, som vil komme til at faa meget vidtrækkende, gavnlige Følger for Søneringen, dersom de kan gennemføres. Det er næppe paakrævet at udtale nogen Mening om Udsigterne hertil; thi Tiden vil vise, hvor langt Redernes Samarbejde kan række. Foreløbig faar man slaa sig til Ro i Forvisningen om, at Arbejdet bliver energisk fremmet af indsigtfulde Fagmænd. Sagen er i gode Hænder, saa der er det bedste Haab om, at Resultatet bliver saa godt, som Omstændighederne paa nogen Maade tillader.

I hvert Fald vil Forsøget bidrage til at oparbejde Solidaritetsfølelsen blandt Skibsrederne. Det vil utvivlsomt bringe mere Forstaaelse af, at Udøverne af denne Næring ikke blot er Konkurrenter, for hvem det gælder at besejre hinanden, men ogsaa en Stand med særlige Fællesinteresser, som kun kan hævdes ved Samvirken.

Overenskomstens „moralske“ Virkning — om man saa kan udtrykke sig — vil vel ogsaa naa et godt Stykke udenfor den sluttede Kreds, som overholder Overenskomstens Bestemmelser. Minimumsraternes blotte Eksistens tør bevirke, at en Flerhed af dem, som slutter til lavere Rater, vil have en Fornemmelse af, at de burde have haft højere Fragt. Forretningsmæssige Hensyn kan maaske forklare og begrunde, at man akcepterer under Minimumsraterne, men der vil alligevel i de fleste Tilfælde blive en Følelse tilbage af, at man af Omstændighederne er tvunget til noget, som man helst burde have undladt. Dernæst vil Reglerne for Minimumsraterne være en værdifuld forretningsmæssig Rettesnor.

Det kan nu være sundt at have i Erindringen, at Folk maa opdrages til forretningsmæssig Samvirken.

Den er ingen medfødt Egenskab. Det Sammenhold og den Disciplin, som er en ufravigelig Forudsætning for, at et Foretagende som dette skal kunne lykkes, maa oparbejdes. Om der til en Begyndelse skulde vise sig nogen Vaklen hist og her, saa er der dog Udsigt til, at denne lidt efter lidt vil forsvinde. Forstaaelsen af, hvad der i Længden tjener Bedriften, vil forhaabentlig efterhaanden faa Overtaget over Øjeblikkets og de mere specielle Interesser.

Vi tror at handle til Skibsfartens Bedste, naar vi beder alle Skibsredere — ogsaa de, der ikke er med i Sammenslutningen — om at støtte Overenskomsten, saa langt de for deres egen Bedrift finder det forsvarligt forretningsmæssig set. Det er en Hovedbetingelse for, at man skal kunne opnaa det mest mulige paa dette Omraade, og det vil under enhver Omstændighed have visse gavnlige Følger.

## Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1903 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 1903 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 171, deraf 110 Sejlskibe og 61 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 43, deraf 31 Sejlskibe og 12 Dampskibe. Der er i 1903 indtruffen 115 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 58 svenske, 21 norske, 18 tyske, 3 engelske og 7 russiske (og finske), 7 hollandske og 1 belgisk.

Opgørelsen af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1903 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommet 56, ved at falde over Bord 20 og ved andre Ulykkestilfælde 8, ialt 84.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1903 sig saaledes:

### Sejlskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 34, Forladt synkefærdig 11, Kollision 3, Borteblevne 4, Kondemnation efter Søskade 5, ialt 57.

### Dampskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 1.

De 57 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1903, repræsenterede tilsammen 7,112 Brutto Reg-Tons, 42 medførte Ladning, Værdien udgjorde 763,200 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 587,650 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 275 Mand, hvoraf 54 omkom.

Den forliste danske Damper maalte 2,567 Brutto Reg-Tons og medførte Ladning. Værdien udgjorde 630,000 Kr. og Besætningen 27 Mand, af hvilke 2 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1903 for danske Skibe 46 (6,806 Brutto Tons), for frem-

mede Skibe 103 (44,005 Brutto Tons). Herved omkom ialt 46 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 11, Jyllands Nordvestkyst (til Skagen indb.) 8, Jyllands Østkyst 28, Limfjorden 3, Læsø 8, Anholt 4, Fyens Nordkyst 3, Fyens Sydkyst 2, Fyens Østkyst 7, Sjællands Nordkyst 7, Sjællands Vestkyst 5, Smaalandsfarvandet (Grønsund indb.) 11, Lollands og Falsters Sydkyst 11, Møens Østkyst 3, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 5, Amager 10, Saltholm 5, Middelgrunden 5, Øresundskysten til Kjøbenhavns Frihavn 5, Bornholms Vestkyst 4, Bornholms Østkyst 4.

## Isforholdene i de arktiske Have 1904.

Udgivet af det danske meteorologiske Institut.  
Bearbejdet af V. Garde.

Af den almindelige Oversigt for 1904 uddrager vi følgende:

Oplysninger om Isforholdene i de arktiske Have i 1904 er modtagne i omtrent samme Omfang som i 1903. Kun for enkelte Farvandes Vedkommende — Bering-Hav med Bering-Stræde og Beaufort-Hav — har Oplysningerne været saa sparsomme, at det ikke har været muligt at tilvejebringe et samlet Billede af Aarets Isforhold.

Barents-Sø. Isens Sydgrænse laa gennemsnitlig 30—40 Mil\*) nordligere end i Fjor, og siden 1901 har Isforholdene i den sydlige Del af Barents-Sø ikke været saa gunstige. Langs Nowaja-Zemljas V. og NV.-Kyst var der usædvanlig isfrit allerede i Maj og Juni; derimod var Kara-Stræde og Jugor-Stræde først tilgængelige senere end ellers; endnu d. 2. August var de spærrede af Isen. Den nordligere Del af Barents-Sø udmærkede sig derimod i 1904 ved lige saa ugunstige Isforhold som i 1903 og 1902. Adgangen til Franz-Joseph-Land var spærret af uigennemtrængelige Ismasser indtil hen i September, og dette Farvand har ikke opvist gunstige Isforhold siden 1901.

NØ-Spitzbergen, der ikke vides at være omsejlet siden 1898, var atter blokeret af tætte Ismasser i hele Sommeren.

N. og V. for Spitzbergen var Isforholdene derimod meget gunstige. Allerede d. 1. Juli var der tilgængeligt for Sejlfartøjer helt op til 81° N. Brd.

Vinterisen var i alle disse Farvande svagere og optraadte i ringere Masse end i normale Aar, og Vinteren 1903—1904 synes at have været relativ mild.

Ø-Grønland. Vinteren 1903—1904 var forholdsvis mild ved Angmagsalik.

Udfor den nordlige Del af Grønlands Ø.-Kyst var Isforholdene ret ugunstige i Løbet af Sommeren. Isbæltet var ikke bredere end i et Normalaar, men det var tæt sammenpakket, og endnu i den første Halvdel af August laa Vinterisen ubrudt langs Land paa 73°—75° N. Brd. og hindrede Adgang til Kysten.

Jan-Mayen var isfri allerede i Marts.

Islands Kyster var isfri saa at sige hele Aaret; kun i enkelte Dage af August aflagde Polaris en kort Besøg ved Kap-Nord og i Skagestrands-Bugt.

Ud for Angmagsalik var Isforholdene gunstigere end i et Normalaar, idet Kysten var tilgængelig for Dampskibe allerede i Juli.

Nord-Atlantehav. Paa Grønland-Ruten mødtes der i April Isfjelde allerede paa 36½° V. Lgd. Senere mødtes der ikke Isfjelde før i Nærheden af Kap Farvel.

Paa Amerika-Ruten mødtes Aarets første Drivis i Februar paa Ø.-Siden af New Foundlands Banke. Isdriften fortsattes i de følgende Maaneder, og navnlig langs Ø.-Siden af Banken var der i Maj og Juni tæt besat med Isfjelde helt ned til 41° N. Brd. I Juli tog Isdriften stærkt af, og saa vel i August som i September mødtes der kun undtagelsesvis et enkelt Isfjeld S. for 50° N. Brd.

Ud for Belle-Isle-Stræde og langs Labrador var Antallet af Isfjelde derimod meget stort indtil hen i Oktober. Alt i alt var Drivisforekomsten over det normale uden dog paa langt nær at naa op til Forekomsten i 1903.

I Hudson-Stræde og Bugt var der isfrit fra medio August. Endnu i den første Halvdel af August voldte en Del opbrudt, sammenpakket Vinteris Vanskeligheder for Passagen af den vestlige Del af Strædet.

Davis-Stræde. Langs SV.-Grønland var Isforholdene noget gunstigere end normalt.

Storisen passerede Kap Farvel i de første Dage af Februar, men Kysten blev ikke indesluttet af Isen før i Slutningen af April, og selv efter dette Tidspunkt var Adgangen til de sydligere Havne (den direkte Indsejling til Julianehaab dog undtagen) kun spærret i enkelte Dage af Juni.

Fra Slutningen af Juli var Kysten atter isfri indtil sidste Skibs Afgang fra Landet (25. Oktober).

Vestisen laa temmelig østligt baade i Davis-Stræde og i Baffin-Bugt, men den synes ikke at være optraadt i større Mængde end sædvanligt.

Isfjelde forekom — efter samstemmende Udtalelser fra Skibene — i ringere Antal end sædvanligt.

Baffin-Bugt. Isforholdene var ugunstige i den østlige Del, navnlig i Melville-Bugt; Kap-York passeredes først d. 5. Juli. I den NV. og V.-lige Del var Isforholdene derimod ualmindelig gunstige, idet Havet næsten var isfrit fra Begyndelsen af Juli.

Bering-Hav. Da der kun foreligger Meddelelser fra Farvandet langs Alaska-Halvøens NV. Side, kan det kun oplyses, at Isforholdene her var meget vanskelige indtil i Begyndelsen af Juli. En flere Mil bred Barriere af sammenskruet Vinteris spærrede Adgangen til Alaskas Havne ligefra Halvøens SV. Spids til Kap-Konstantin. NV. og V. for denne Ismasse var Bering-Havs sydøstlige Del isfri allerede i Begyndelsen af Maj.

Om Isforholdene i den nordlige Del af Bering-Hav foreligger kun den Oplysning, at den østlige Passage var passabel d. 21. Juni, og at Port-Clarence naaedes d. 26. Juni — det er muligt, at Besejling af sidst nævnte Havn har fundet Sted allerede paa et tidligere Tidspunkt.

Bering-Stræde var endnu d. 26. Juni blokeret af Is.

Af ovenstaaende fremgaar:

- 1) At Vinteren 1903—1904 var relativ mild i den Del af de arktiske Egne, som ligger N. for Atlanterhavet.
- 2) At den Ø.-Grønlandske Polarstrøm har tilført de tempererede Have et noget mindre Kvantum Polaris end i et Normalaar.

\*) 1 Mil = 4 Breddeminuter.

3) At Labradorstrømmen har ført flere Isfjelde ned forbi New-Foundland end i et Normalaar, uden at dog Isfjeldenes Mængde naaede op til Antallet i 1903.

Disse Forhold frister nærmest til i 1905 at vente noget mere Is end i 1904 langs Ø.-Grønlands Kyst og i Davis-Stræde og noget mindre Is ud for Labrador og New Foundland.

Det meteorologiske Institut takker for de indkomne Oplysninger og retter sin sædvanlige Opfordring til alle Rejsende, som færdes i de arktiske Egne, om at indsamle og indsende alle de Oplysninger, som kan tilvejebringes om Isen.

Oplysninger om tidligere Aars Isforhold samt Skemaer og Kort kan altid faas ved Henvendelse til: Det danske meteorologiske Institut. Kjøbenhavn.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der indtraadt yderligere Fasthed i Fragterne fra Østersøen, Hvidehavet, Sortehavet og La Plata, ligesom ogsaa Kulfragterne ad Middelhavet til viser lidt Opgang, men i andre Retninger har der ikke fundet væsentlige Forandringer Sted. Gennemgaaende kan der ikke siges at have været effektueret mange Befragtninger, og de, som har været gjorte, var næsten alle kun for denne og næste Maanedes Lastning. Rederne holder deres Tonnage mere tilbage nu og er temmelig enige om at forlange mere for deres Baade end for kort Tid siden, hvilket kun kan gavne Markederne, og faktisk er det saa, at der i adskillige Retninger virkelig er en livligere Efterspørgsel. end vi ellers har været vant til at se i den senere Tid. Fra La Plata var saaledes Begæret efter prompte Baade godt, og i flere Tilfælde har der fra San Lorenzo Grænsen været betalt 20/, hvilket er 2/6 mere, end der kunde faas for en Maanedstid siden, men derimod befinder det nordamerikanske Marked sig stadig i en sørgelig Mathedstilstand. Vender vi os nu mere hjem efter, saa er det glædeligt at kunne konstatere, at Østersømarkedet ikke alene har holdt sig, men at det tilmed nok tør siges, at Tendensen er endnu lidt fastere end for en Uge siden, thi medens Laster begynder at blive rigeligere, er der ikke overdreven megen ledig Tonnage, hvilket Træafskiberne ogsaa nu begynder at kunne mærke. Samtlige sidste Beretninger fra Udlandet gaar saaledes ud paa, at det nu mere og mere hører til Dagens Orden at kunne faa Konferencefragter, men som anført sidst stræbes der nu hen til at faa over dem. Hvad der støtter paa Træfragterne er, at der ogsaa er en Del Korn i Markedet fra St. Petersburg, Libau etc., og der er saaledes fra sidst nævnte Plads for nylig sluttet Baade til 1/ Havrebasis London eller Rotterdam, en Rate, som vi ikke har set i adskillige Aar.

Det østlige Marked er stille, og det er egentlig kun Kurrachee, som tager nogen Tonnage af Betydning. Der betales 15/3 à 15/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> udsøgt Havn pr. Juli, hvilket betegner en lille Stigning siden sidst. Bombay og Calcutta ligger meget fløve. Rispladserne tager kun ganske enkelte Baade, sidst betalte Rate er 20/ Rangoon/Liverpool pr. Juli. For Sukker fra Java er der sidst sluttet 25/ à 26/3 pr. Juli/Avgust.

Sortehavet etc. har fragtet temmelig livligt og viser en ubetydelig Opgang, og Tendensen for prompt Tonnage er ret fast. For store Baade fra Odessa, Nikolajeff eller

Novorossisk sluttet der sidst til 7/6 à 7/9 London eller Rotterdam, 8/ Weseren, medens der for mindre Baade kunde betinges omkring 9/ N. C. Fra Azoff placeredes nogle større Baade til 9/3 à 9/6 udsøgt Havn, mindre Baade i Forhold dertil. Sulina betalte 8/ Rotterdam eller Antwerpen, prompt. Fra Donauen findes næsten ingen Laster, 10/ betales for en prompt Baad til Lissabon. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn kan faas 11/ à 11/6.

Middelhavet sluttede kun meget faa Baade i den forløbne Uge, men Raterne har holdt sig omtrent uforandrede. For Erts betales 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ergasteria/Glasgow, 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Carthagena/Maryport, 5/3 Alger/Jarrow, 5/9 Marbella/Rotterdam, 9/6 Huelva/Charleston eller Savannah, og for Fosfat 6/ Bona/Dublin eller Garston, 7/ Sfax/Dublin. Adskillige Espartolaster er i Markedet paa Basis af omkring 11/6 fra Oran eller Arzew til Forthet. Alexandria er fastere og noterer 7/6 Bomuldsfrø til London, 7/ Hull, prompt. For Salt fra Cadix sluttet en Damper til 6/6 Halifax. Ertsraterne fra Bilbao holder sig paa 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/ Stockton, 4/ Cardiff.

Nordamerika har kun yderst lidt at byde paa. Fra Canada findes nogle Trælaster paa Basis af 35/ à 36/3 for Deals fra St. John, 40/ à 41/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, andre Lastpladser i Forhold dertil. En enkelt Damper sluttet til 28/9 fra Savannah til U. K. eller Kontinentet pr. Juni, men ellers har der kun været sluttet lidt for Kul samt nogle Stykgodslaster til River Plate. For Fosfat noteres 13/6 Fernandina/Stettin pr. Avgust. Golfen tager næsten ingen Baade. Kun 9/6 noteres paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet pr. Juli og for Trælast 80/ à 81/3. Fra Mobile til Dieppe og Rouen betales 90/. For Timecharter sluttet ikke meget, og Raten holder sig paa 3/ à 3/3 for større Baade, Levering og Tilbagelevering Østkysten af U. S.

La Plata Markedet ligger meget fast for prompt Lastning, og indtil 20/ betales pr. Juni fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 17/6 fra Buenos Ayres. Pr. primo Juli kan der fra San Lorenzo faas 19/, pr. ultimo 18/3 à 18/6. Fra Bahia Blanca er der næsten ingen Efterspørgsel. Sidst betalte Rate er 17/ O. C. for 5.500 Tons Baad pr. Avgust.

Østersømarkedet er siden vore sidste Meddelelser højere, ikke alene for Korn, men ogsaa for Trælaster, hvoraf der noteres et betydeligt Antal, og der er i den sidste Tid sluttet jævnlige til Konference Rater og derover. Korneksporten fra Petersborg begynder at blive livligere, og pr. Juli kan der faas 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen, Weser, Hamburg, 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rouen, men i Reval ligger Markedet ret stille paa Basis af 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 1/3 for „handy“ Tonnage til London eller Rotterdam. Fra Riga noteres en Del Træladninger, nogle til Konference Rater, men de fleste til en Ubetydelighed under. Windau er meget stille baade for Træ og Korn, men Libau har været aktiv og betalte 1/ Havrebasis London eller Rotterdam, Rm 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. 1,000 Kilo Havre til Weseren, medens Smaadampere kan faa 1/3 til Østkysten. Kønigsberg noterer nu 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. mere Antwerpen, og for Sleepers til London 6/. Fra Skellefteå (3 Pladser) er der sluttet til 58 Frcs. for Bjælker til Aleksandria pr. Juli, og samme Rate er betalt fra Sydfinland. For Erts fra Luleå betales 5/ Rotterdam eller Amsterdam, 5/6 Antwerpen (4/5,000 Tons Baade).

Kulfragterne viser igen nogen Opgang i Retning af Middelhavet, men ellers er der ikke væsentlige Forandringer at konstatere. Til Østersøen er de tarvelige, og der er fra Østkysten saaledes sidst sluttet til 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kronstadt, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Riga, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pillau, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> god dansk Havn (1,200/2,000 Tons), 4/ Kiel, Wismar eller Flensborg (1,200 Tons), 3/9 Lübeck, endvidere 6/ Malaga, 7/ Barcelona, 6/6 Genua, 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Vene-

dig, 6/3 Aleksandria. Fra Cardiff har der kun været sluttet forholdsvis lidt; der betales 4/6 Kjøbenhavn, 4/6 à 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kronstadt, 5/ Lissabon, 7/ Barcelona, 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/9 Genua, 5/9 à 6/ Port Said, 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Singapore, 6/3 Las Palmas eller Tenerifa, 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/9 River Plate.

Frugtmarkedet for Sejlere.

ab Riga meldes, at der til Danmark kun er yderst faa Ladninger i Markedet; der vil kunne gennemføres 14 Mark til Sydsverrig, Sundhavn, 15 Mark til Vestsverrig og Danmark indtil Aalborg pr. 2,000 Kilo Korn; endvidere til Østkyst England Oljekager 9/ pr. Ton, til Firth of Forth Props 21/ à 22/ pr. Std.

ab Libau er der i den sidste Tid sluttet til Sydsverrig, Danmark 12 à 13 Mark pr. 2,000 Kilo Rugbasis samt til Østkyst England 1/3, Engl. Kanal 1/6, Bristolkanalen (Kulhavn) 1/9 pr. 320 lbs. Havre; til Lübeck 19 à 20 Mark pr. Std.

ab Bottenhavet udbydes stadig Ladninger, saa vel pr. prompt som pr. senere Afskibning. Der noteres Lovisa/Bremen 25 à 26 Mark, Lübeck 19 Mark; Hernø-sand/Wismar 18 Mark pr. Avgust, Skellefteå/Kiel 22 Mark, Råfsø/Eckernförde 18 à 19 Mark.

ab Kønigsberg uforandret.

ab Danzig meldes, at alt er stille; der noteres Sukker til Helsingfors 6 à 7 Mark, og stilles i Udsigt 4 Mark for Korn til Danmark, Sverrig.

ab Rostock skal der være sluttet Havre til Kjøbenhavn til kun 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark; men ellers var der saa godt som intet udbudt.

ab Kjøbenhavn blev i sidste Uge sluttet til Landskrona 8 Øre, Svendborg 10 Øre pr. Ctnr. Hvede, samt til Stralsund til 3 Mark og til 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Majs og til Danzig 3 Mark, men ellers er det smaat.

ab Sydsverrig noteres til Colberg 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Lübeck 4 Mark Kantsten; til Stettin 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Sønderborg 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Hamburg 4 Mark Gadesten; til fynske Havne 8 Øre pr. Kbfd.

ab Laurvig, Tyne, Sunderland Bjælker, Props 18/, Leithfjord Battens 16/, til Aberdeen 6/6, Warnemünde 6 Mark Granit.

ab Drammen — Stolpmünde, Stettin Stenheller 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, til Pontrioux vaad Træmasse 11 à 12 Frcs.; til Cardiff Høvellast 20/ à 21/.

## Generalforsamlinger.

### Dampskibsselskabet „Thor“

i Svendborg har holdt sin aarlige Generalforsamling.

Selskabets Formand, Direktør V. Lange, afgav Beretning om det forløbne Aars Drift, der var gaaet rigtig godt og med stigende Udbytte. Der var udført 43 ordinære og 5 ekstraordinære Ture. Kreaturtransporten var i de senere Aar stegen betydeligt. Fragten med Gods fra Lübeck var derimod gaaet nedad. Farten var i Aar begyndt noget tidligere end sædvanlig, og Resultatet viste, at dette var heldigt. Indeværende Aar tegner godt, og Formanden haaber, at man kan slutte det med et godt Resultat.

Han oplæste derpaa det reviderede Aarsregnskab, for hvilket der enstemmig gaves Decharge. Saldoen fra 1903 var Kr. 255.24; Overskudet havde været Kr. 15,899.64, ialt 16,154.88, hvoraf var afskrevet paa Etablerings- og Bygningskonto Kr. 500, til Reserve- og Fornyelsesfonden var henlagt Kr. 7,700, Lønninger, Tantième og Revision havde udgjort Kr. 2,500. 8% eller Kr. 4,800 udbetales i Udbytte, og Resten, Kr. 654.88, overføres til næste Aars Regnskab.

Direktør Vald. Lange, Svendborg, Kaptajn P. M. Møller, Heje Bøge, Købmand Krøyer, Svendborg, Købmand C. A. Jensen, Odense, og Grosserer Filtenborg, Aarhus, der

efter Tur afgik som Bestyrelsesmedlemmer, genvalgte enstemmig.

Ligeledes genvalgte Revisorerne, d'Hrr. Justitsraad Knudsen og Bankkasserer Andreas Sørensen.

### Dansk Afdeling af „Foreningen til Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne“

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Formanden, Admiral Victor Hansen.

Sekretæren, Kapt., Lodsinspektør Poulsen, aflagde Beretning og fremhævede, at det forløbne Aar i alle Henseender havde været udmærket for Foreningen og dens Arbejde. Søgningen til Hjemmene havde været i stærk Stigning, og i Hjemlandene var Interessen for Sagen vokset betydeligt. Endelig havde Afdelingen her ogsaa i det forløbne Aar for første Gang modtaget Statsunderstøttelse, 1,000 Kr.

Den vigtigste Sag, som Hovedbestyrelsen havde fremsendt til Generalforsamlingens Beslutning, var Forslaget om Oprettelse af et Sømandshjem i Hamburg. Der har tidligere været et mere privat Hjem for skandinaviske Søfolk i denne By, men det blev inddraget, da det ikke kunde bære sig, og nu har denne Forening taget Opgaven op til Løsning. Hamburg er en af de Byer, der har den største Betydning for skandinavisk Skibsfart, og navnlig er Antallet af skandinaviske Søfolk, der paamønstres i denne By, meget stort, c. 2,000 aarligt. Der tiltrænges derfor i høj Grad et skandinavisk Sømandshjem i Hamburg, og Generalforsamlingen vedtog ogsaa ubetinget at følge Hovedbestyrelsens Indstilling og bemyndige denne til saa snart som muligt, naar den finder Tidspunktet gunstigt, at gaa i Gang med Oprettelsen af et saadant Hjem.

I Marseille har det skandinaviske Sømandshjem hidtil været drevet med Underskud, men i de allersidste Maaneder er Situationen bedret noget. For nu yderligere at fæstne og sikre Driften af dette Hjem har Hovedbestyrelsen indstillet, at man bemyndiger den til at henvende sig til Komiteen for det i Marseille eksisterende Fond under det skandinaviske Sømandshjem med Henstilling om at faa dette Fond lagt direkte under Foreningen, for derigennem muligvis at opnaa større Udbytte af Pengene. Dette vedtog Generalforsamlingen, idet den pointerede, at Fondets Midler naturligvis kun maatte anvendes til Marseillehjemmet.

Endelig vedtog Generalforsamlingen at slutte sig til Hovedbestyrelsens Indstillinger angaaende en Forhøjelse af Bestyrerens Løn i Hull og en ombyggelig Kontrol og Regnskabsrevision med Hjemmet i Liverpool, der har et temmelig betydeligt Underskud.

Til Medlem af Hovedbestyrelsen genvalgte for den danske Afdelings Vedkommende Kaptajn Poulsen.

### Gensikrings-Aktieselskabet „Skandinavia“

i Kjøbenhavn har afholdt aarlig Generalforsamling. Kommandør Uldall dirigerede, og Repræsentantskabets Formand, Kammeradvokat Carl Winther, aflagde Beretning.

Aaret havde været gunstigt i alle Forsikringsbrancher med Undtagelse af Brandforsikringen, som udviste Tab.

Den samlede Præmieindtægt efter Fradrag af Ristorno androg Kr. 3,860,062.68. Til Retrocessions Præmier medgik Kr. 894,951.77. Netto Præmien for egen Regning var saaledes Kr. 2,965,210.86.

I Provision udbetales efter Fradrag af Retrocessionærens Andel Kr. 671,889.17. Skaderne for egen Regning androg Kr. 2,056,201.21.

Samtlige Driftsudgifter beløb sig til Kr. 90,940.02, hvilket svarer til c. 3.06 % af Netto Præmien.

Til Præmie- og Skadesreserve er ialt henlagt Kr. 1,456,616. De for 1903 henlagte Reserver har vist sig fuldt ud tilstrækkelige. Gevinst- og Tabs-Konto slutter med et Overskud af Kr. 31,060.60.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Udbyttet fastsættes til 5% af den indbetalte Aktiekapital eller Kr. 15,000, Kr. 3,212.12 udbetales som Tantième til Re-



præsentskabet og Direktionen, og Kr. 12,848.48 henlægges til Reservefondet.

De efter Tur fratrædende Medlemmer af Repræsentskabet, Grosserer Heckscher, Kommandør Uldall og Konsul Hey genvalgtes. I afdøde Direktør Martens Sted valgtes Direktør Linnemann og i afdøde Etatsraad Holms Sted Grosserer Klingenberg, Aalborg. Til Revisorer genvalgtes Kontorchef A. Carlsen og Justitsraad G. Krag.

### Ugens Havarier.

Svend II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Sunderland med Jærn til Stettin, været i Kollision med Bolværket ved Swinemünde og beskadiget det en Del. Damperen tog selv kun ringe Skade.

Norma, 3-m. Skonnert af Marstal, der, som meddelt, fik en Del Skade i Orotava Havn, har paa Rejsen derfra til Las Palmas haft svær Storm og faaet en Del oven Bords Skade.

Pluggen, Skonnertbrig af Tvedestrand, er, paa Rejsen fra Connahs Quay til Kjøbenhavn med Sten, indslæbt læk til Mostyn og sat paa Grund.

Efter at være blevet tætnet er Skibet gaaet til Ankers paa Mostyn Deep.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 20. Juni.) Union ank. hertil 19. Juni. — C. P. A. Koch afgik herfra 18. Juni til Stettin. — Ella ank. hertil 19. Juni. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 12. Juni. — Baron Stjernblad, kaas, ank. til Riga 15. Juni. — Fiona ank. hertil 17. Juni. — Arno, Strubberg, afgik fra Palermo 16. Juni hertil. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 19. Juni. — Georgius I, ank. til Anvers 16. Juni. — Louise, Kruse, ank. til Pillau 13. Juni. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 19. Juni. — Garonne, Kromann, afg. fra Dunkerque 17. Juni hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. til Pillau 17. Juni. — Nicolas II, Lissner, afg. fra Newcastle 13. Juni til Boston. — Texas, Andersen, afgik fra Newcastle 14. Juni til New York. — Marie ank. til Swansea 15. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 19. Juni for Hull—Libau. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Boness 19. Juni. — Kiew, Christiansen, ank. til London 19. Juni. — Kursk, Gommessen, ank. til Libau 11. Juni. — Axelhus, Skow, ank. hertil 11. Juni. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 15. Juni. — Gambetta, ank. til Bergen 19. Juni. — Annie afgik herfra 17. Juni til Hamburg. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil 18. Juni. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 18. Juni. — Florida, Ørum, ank. til Stettin 18. Juni. — Frejr ank. hertil 19. Juni. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 11. Juni. — Rita, Schibbye, afg. fra Methil 17. Juni hertil. — Omsk, Jonsen, ank. til St. Petersburg 18. Juni. — Thyra, Fischer, afgik herfra 17. Juni til Riga. — Skjalm Hvide, afg. fra Gefle 19. Juni til Skutskär. — Perm, Christensen, afgik fra Blyth 16. Juni til Libau. — Riberhus, Larsen, ank. hertil 20. Juni. — Vadsø afg. herfra 17. Juni til Stettin. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 15. Juni. — Ellen ank. hertil 13. Juni. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 13. Juni. — Pax ank. hertil 16. Juni. — Oluf Bager afgik herfra 17. Juni til Stettin. — Ajax ank. til Anvers 14. Juni. — Antwerpen, Madsen, ank. til Riga 14. Juni. — Hengest, Harder, ank. til Libau 18. Juni. — Echo ank. hertil 19. Juni. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 16. Juni. — Douro, Mortensen, ank. hertil 18. Juni. — Tiber, Bech, ank. til St. Petersburg 18. Juni. — Adolph Andersen, Schubert, ank. til Anvers 14. Juni. — United States, Wulff, ank. til Kristiansand 16. Juni. — Dagmar, Larsen, afgik fra St. Petersburg 15. Juni til Dunkerque. — Beira, Lunge, afgik herfra 14. Juni til Cardiff. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Swansea 15. Juni til Genua. —

Louisiana, Andresen, ank. til New York 16. Juni. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 18. Juni. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 18. Juni. — O. B. Suhr, Frisonette, afg. fra St. Petersburg 17. Juni til Anvers. — Cupido afgik herfra 19. Juni til Königsberg. — Hittfeld ank. til Liverpool 17. Juni. — Kasan, Harder, afgik herfra 18. Juni til Libau. — Algarve, Borries, ank. til Marseille 19. Juni. — Mosk ov, Meldahl, afg. fra Riga 17. Juni til Anvers. — Seine, Dampt, afgik fra Dunkerque 19. Juni til Bordeaux. — Kentucky, Staal, pass. Dunnethead 19. Juni for Kristiania. — Christian IX, Holm, afgik fra London 19. Juni hertil. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 15. Juni. — Esbjerg, Solberg, ank. hertil 16. Juni. — Botnia, Kotoed, ank. til Leith 19. Juni. — Ceres, da Cunha, ank. til Leith 19. Juni.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Aarhus 18. Juni. — Frode, Meyer, ank. til Sunderland 19. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 12. Juni. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ank. til Blyth 17. Juni. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Tyne Dock 19. Juni. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Kronstadt 18. Juni. — Knud II, Hansen, afgik fra Yxpila 18. Juni. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til Stettin 20. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 20. Juni. — Skjold, Riso, ank. til Rouen 20. Juni. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til Hull 18. Juni. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Honfleur 16. Juni. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Stettin 16. Juni. — Harald, Hveysel, afgik fra Uleåborg 15. Juni.

Viking, Bjørn, Drescher, afgik fra Grimsby 14. Juni. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Stockholm 12. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 11. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Blyth 17. Juni. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Lappvik 18. Juni. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra London 17. Juni, best. til Newcastle. — Peter Berg, Petersen, afg. fra Newcastle 16. Juni, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 15. Juni. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til St. Petersburg 7. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 18. Juni.

Danmark. Thorvaldsen, Madsen, afgik fra Reval 15. Juni, bestemt til Rotterdam. — Ansgar, Predbjærn, afgik fra Archangel 9. Juni, best. til London. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 13. Juni. — Hamlet, Reese, afg. fra Grimsby 18. Juni, best. til Kronstadt. — Helge, Olsen, ank. til Lovisa 18. Juni. — Rolf, Olsen, afgik fra Blyth 16. Juni, best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afgik fra Blyth 15. Juni, bestemt til Kronstadt.

Heimdahl, Anine, Leth, ank. til Piteå 17. Juni. — Kamma, Løfler, afgik fra Archangel 15. Juni. — Helga, Riso, ank. til Skelefteå 18. Juni. — Martha, Christensen, ank. til Norrkøping 16. Juni. — Elna, Rathje, ank. til Sundsvall 17. Juni. — Therese, Larsen, ank. til Blyth 17. Juni. — Simone, Jørgensen afg. fra Sunderland 15. Juni. — Jeanne, Lagesen, ank. til Søderhamn 17. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Rotterdam 20. Juni. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Chile 19. Juni.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, ank. til Hammerfest 14. Juni. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Uleåborg 14. Juni, bestemt til Sutton Bridge. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Santander 17. Juni, best. til Kratzwick via Stettin. — Nordseen, Gram, afg. fra Narva 18. Juni, bestemt til London. — Nexos, Basse, afg. fra Esbjerg 17. Juni, ank. til Bremen 18. Juni. — Nora, Jørgensen, ank. til Storfors (Piteå) 15. Juni. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Methil 18. Juni, ank. til Brunsbüttelkoog 20. Juni. — Napoli, Christensen, ank. til Antwerpen 17. Juni. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Königsberg 13. Juni, bestemt til Cardiff. — Dagmar, Hansen, afg. fra Bremerhafen 17. Juni, best. til St. Petersburg. — Neptun, Knudsen, afgik fra Aarhus 16. Juni, ank. til Libau 19. Juni. — Alfa, Iversen, afgik fra Skellefteå 16. Juni, bestemt til River Swale.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Rø 20. Juni, best. til Nantes. — Dagny, Lorentzen, ank. til Sandviken 16. Juni. — Mary, Larsen, afgik fra Burryport 19. Juni, bestemt til Lübeck.

Nordseen. Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Kjøbenhavn 18. Juni. — Nordland, Petersen, afgik fra Rotterdam 19. Juni. — England, Andersen, ank. til Stolpmünde 19. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Windau 20. Juni.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Honfleur 20. Juni, best. til Tynen. — Karen, Winther, ank. til Hull 17. Juni.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Archangel 18. Juni. — Mars, Clausen, afgik fra Thisted 17. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Hamburg 18. Juni.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Reval 14. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 17. Juni, ankom til Dunston 19. Juni. — Normannia, Erichsen, afg. fra Methil 17. Juni, bestemt til Kronstadt. — Livonia, Skow, afgik fra Riga 15. Juni, bestemt til Antwerpen.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Sunderland 15. Juni, ank. til Stettin 18. Juni. — Astoria, Neergaard, ank. til Hamburg 15. Juni.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 17. Juni, bestemt til Ghent. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 16. Juni, best. til Dordrecht. — Britannia, Jensen, afgik fra Methil 19. Juni, best. til Kronstadt.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 18. Juni, best. til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Riga 13. Juni, bestemt til Rouen. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Amsterdam 17. Juni, ank. til Sunderland 19. Juni.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Antwerpen 16. Juni, ank. til Boness 19. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Riga 16. Juni, best. til Ghent. — Brattingsborg, Suenson, ankom til St. John N.B. 19. Juni. — Flynderborg, Larsen, ank. til Hull 15. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Windau 19. Juni. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Trangsund 13. Juni. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Kjøbenhavn 13. Juni. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Colombo 3. Juni, bestemt til Petersborg. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 19. Juni. — Skanderborg, Jensen, ank. til Stettin 14. Juni. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Sevilla 16. Juni, best. til Ardrossan. — Søborg, Fischer, afg. fra St. John 13. Juni, bestemt til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Chantenay 13. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Riga 20. Juni. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Methil 15. Juni, bestemt til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 16. Juni, bestemt til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kemi 19. Juni, bestemt til Rouen. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kemi 13. Juni, bestemt til Chantenay. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Methil 17. Juni, best. til Kronstadt. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Burntisland 16. Juni, best. til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, ankom til Odense 17. Juni.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Preston 13. Juni. — Jægersborg, Larsen, ankom til London 18. Juni. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kotka 17. Juni, bestemt til Ghent.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Methil 20. Juni, bestemt til Kronstadt.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Grimsby 17. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Hull 18. Juni, bestemt til St. Petersborg. — Helene, Jensen, afg. fra Libau 17. Juni, best. til Antwerpen. — Agnete, Sørensen, afg. fra Libau 16. Juni, best. til Rotterdam. — Hermia, Petersen, ank. til Boness 19. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Burntisland 20. Juni, best. til Kronstadt. — Alice, Hansen, ankom til Libau 20. Juni. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kiel 18. Juni. — Ajax, Brorson, ankom til Antwerpen 19. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Juni, best. til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra St. Thomas 8. Juni. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vera Cruz 13. Juni. — St. Thomas, Prahl, afgik fra St. Thomas 15. Juni. — St. Domingo, Koch, afg. fra Hamburg 18. Juni.

**Æra.** Enigheden, Svane, ankom til Korsør 16. Juni. — Heini, Baurup, ankom til Frihavnen 16. Juni fra Stolpe-münde.

**Svendens & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rotterdam 12. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Burntisland 20. Juni. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Methil 18. Juni. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Sundsvall 15. Juni. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Barry 14. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Jakobstad 15. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Torma 17. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Kronstadt 17. Juni. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Barry 19. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Uleåborg 20. Juni. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Aarhus 17. Juni. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Kbhvn 17. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Rotterdam 20. Juni. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Helsingør 21. Juni.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 19. Maj. — London, Krogh, ankom til Blyth 19. Juni. — Paris, Tholander, afg. fra Korsør 17. Juni, best. til Tormo. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Funchal 18. Juni, best. til Demarara.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Blyth 12. Juni. — Wien, Brink, afg. fra Rotterdam 20. Juni, best. til Sunderland. — Roma, Bom, ankom til Rotterdam 8. Juni.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Barry 18. Juni. — Clara, Villadsen, ankom til Sundsvall 19. Juni. — Kai, Kurtzhaas, ankom til Tynen 19. Juni. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Boness 20. Juni, best. til Kbhvn. — Erik, Steen, ank. til Leith 19. Juni. — Axel, Damm, ankom til Kallundborg 17. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kotka 19. Juni, best. til Cherbourg. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Bremen 20. Juni, best. til Hartlepool. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Rotterdam 19. Juni. — H. V. Fisker, Nissen, er ankommet til Kotka.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik fra Fredericia 17. Juni, bestemt til Ulfvik.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Embla, Jepsen, ank. til Cardiff 11. Juni fra Hamburg. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Alexandrowsky 11. Juni fra Hamburg. — Mary José, Brinck, ank. til Hull 15. Juni fra Aquin. — Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Mauritius 15. Juni fra Melbourne. — Mørdor, Mørck, ankom til Travemünde 16. Juni fra Santos. — Lenita, Clausen, passeret India Pt. 7. Maj fra Concepcion til Queenstown. — Laura, Svarrer, afgik fra Vlissingen 15. Juni til Gefle.

**Rønne.** Marie, Jørgensen, ank. til Montevideo 10. Juni. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpe-münde 11. Juni. — John Hintze, Jacobsen, ankom til Kjøbenhavn 13. Juni. — Rolf, Møller, ank. til Kjøbenhavn 13. Juni. — Amalie, Nielsen, ank. til Danzig 13. Juni. — Bornholm, Jensen, ank. til Burntisland 13. Juni. — Nestved, Larsen, ank. til Kbhvn 14. Juni.

**Svendborg.** Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 12. Juni. — Christian, Jørgensen, ank. til Luleå 10. Juni. — Martin, Hvenegaard, ankom til Hamburg 12. Juni. — Kasper, Hansen, ankom til Lafaverkhamn 11. Juni. — Lindhardt, Madsen, ankom til Middlesborough 11. Juni. — Kirstine, Sørensen, ankom til Brügge 12. Juni. — Embla, Mikkelsen, ankom til Cardiff 11. Juni. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Folkestone 11. Juni. — Grete, Hansen, ank. til Höganäs 10. Juni. — Boline Marie, Hansen, ankom til Rochester 10. Juni. — Fulvia, Nielsen, ank. til Kotka 12. Juni. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Kristiania 12. Juni. — Ludvig, Larsen, ank. til Holbæk 12. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Middlesborough 13. Juni. — Delos, Andersen, ank. til Newport 14. Juni. — Rossing, Larsen, ankom til Neder Kalix 12. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Korsør 14. Juni. — I. M. Nielsen, Eriksen, ankom til London 14. Juni. — Leif, Andersen, ankom til Aarhus 14. Juni. — Martha, Hansen, ankom til Bremen 13. Juni. — Concordia, Henriksen, ankom til Kirckaldy 14. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Newhaven 14. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Raus 15. Juni. — Niels, Hansen, ankom til Kings Lynn 14. Juni. — Freir, Rasmussen, ankom til Itzehoe 15. Juni. — Aktiv, Lauritzen, ankom til Charlestown 15. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Charlestown 15. Juni. — Ane, Jørgensen, ankom til Farsund 16. Juni. — Hanne, Nielsen, ankom til Holtenau 16. Juni. — Erik, Christensen, ankom til Riga 17. Juni. — Ignatz Breum, Rasmussen, ankom til Charlestown 17. Juni. — Ring Andersen, Clausen, ank. til Neufahrwasser 18. Juni. — Valkyrien, Hansen, ankom til Faskrudsfjord 27. Maj. — Ruth, Falentin, ankom til Caermarthen 17. Juni. — Doris, Købke, ank. til Höganäs 18. Juni. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Geste-münde 19. Juni. — Newsky, Nielsen, ank. til Bremerhafen 19. Juni. — Erhardt, Larsen, ankom til Blyth 17. Juni. — Dagny, Rasmussen, ankom til Blyth 19. Juni.

**Æra.** Vera, Mygind, passerede 7. Juni Prawle Point. — Atlantic, Bastholm, afgik 11. Juni fra Mehavn (Norge) til Kovda. — Hertha, Krull, ankom 13. Juni til Rexton. — Elise Dyreborg, Nielsen, pass. 12. Juni Grenaa for syd. — Albertha, Kromann, ankom 13. Juni til Kemi. — Valborg, Johansen, ank. 12. Juni til Rochester. — Ellen, Folmer, ank. 13. Juni til Swinemünde. — Klara, Hermansen, ank. 11. Juni til Bay Roberts (New Foundland). — Lucinde, Andersen, ankom 12. Juni til Bonavista (New Foundland). — Karen, Bager, ank. 10. Juni til Kjøbenhavn. — Caroline, Eschen, ank. 13. Juni til Hudiksvall. — Niels Juel, Nielsen, afgik 18. Juni fra Dromsjø til Themsen. — Sofie, Lauritzen, ankom 10. Juni til Ørnskjöldsvik. — Abba, Petersen, ank. 13. Juni til Berwick. — Skandia, Hay, ankom 13. Juni til Amble. — Bonavista, Christensen, ank. 14. Juni til Cardiff. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 14. Juni til Libau. — Expres, Boye, ankom 14. Juni til Swinemünde. — Hamlet, Rasmussen, ankom 13. Juni til Aarhus. — Alfa, Rasmussen, afg. 11. Juni fra Shields til Ceara. — Mette, Andersen, ank. 8. Juni til Klaksvig. — Gloria, Fabricius, ankom 13. Juni til Altona. — Uffo, Grube, ankom 14. Juni til Rudkjøbing. — Salvador, Fabricius, ankom 14. Juni til Wick. — Rolf,

Christensen, ankom 14. Juni til Chatham. — Fredensborg, Kisby, ankom 15. Juni til Thorehamn — Dannebrog, Folmer, pass. 10. Juni Dungeness. — Emanuel, Eriksen, ank. 13. Juni til Kolding. — Ceres, Bager, afgik 15. Juni fra Karrebæksminde til Råfse. — Veritas, Jørgensen, ank. 16. Juni til Caraquet. — Thor, Kromann, afgik 1. Juni fra Barbados til Saint Francois (Guadeloupe). — Cecilie, Jørgensen, afgik 15. Juni fra Kjøbenhavn til Odense. — Marie, Kromann, ankom 15. Juni til Kjøbenhavn. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 17. Juni til Paimpool. — Eleonora, Hansen, ank. 16. Juni til Kjøbenhavn. — Skirner, Rasmussen, ank. 17. Juni til Harbograge (New Foundland). — Maagen, Mortensen, ankom 17. Juni til Bayroberts (New Foundland). — Frem, Haagensen, ankom 17. Juni til Dalhousie (New Foundland). — Gerda, Vilhelmsen, ankom 19. Juni til Korsør. — Alma Marie, Hansen, ank. 19. Juni til Mithel. — Mathilde, Hansen, ank. 19. Juni til Faxe Ladeplads. — Bølgjen, Friis, ankom 17. Juni til Lysekil. — Ruth, Eriksen, ank. 19. Juni til Fowey. — Kirstine, Rasmussen, ank. 18. Juni til Norrkøping. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 18. Juni til Kristiania. — Enigheden, Friis, ankom 15. Juni til Lysekil. — Anne Sophie, Petersen, afgik 16. Juni fra Kjøbenhavn til Stege. — Svip, Jensen, ankom 17. Juni til Frihavnen. — Ellen, Hansen, ankom 17. Juni til Kjøbenhavn. — Hebe, Clausen, ankom 31. Maj til Isafjord (Island). — Hermod, Dreimann, ank. 19. Juni til Archangel. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 19. Juni til Hernøsand. — Hydra, Albertsen, ankom 18. Juni til Kirkwall.

## Emil G. v. Høveling,

Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## Efterretninger for Søfærende.

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.

**Kattegat. Svitringen S.** I Slutningen af Juli 1905 flyttes Fyrskibet „Hals“ 3,500 Alen ud efter i Egense Ledetyrlinjes Retning. Fyrskibets Beliggenhed bliver da 14,500 Alen S. 66½° Ø. fra Egense Bagfyr. 56° 56' N. Br. 10° 26' Ø. Lgd.

Samtidig udlægges SSV. for den S.-ligste af Svitringen Puller med mindre end 4 Fv. Vand en rød Spidstønde med rød Stage og 3 opadvendte Koste, 24,200 Alen S. 59½° Ø. fra Egense Bagfyr. 56° 54' N. Br. 10° 31' Ø. Lgd. Tønden kommer altsaa til at afmærke Ø.-Siden af det dybe Farvand, der mellem Svitringen og Landgrunden fører til Fyrskibet „Hals“.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig.** Fyrskibet „Falsterbore“ er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 4.

**Tyskland. Leba, Kolberg og Rügenwaldermünde.** Ved Leba, Kolberg og Rügenwaldermünde Havne gives til Forsøg følgende Signaler for Fiskerne, naar Vindens Styrke er 6 eller derover ved Arkona og Brüsterort:

Et rødt Flag betyder: Ved Arkona er Vindens Styrke over 6.

To røde Flag betyder: Ved Brüsterort er Vindens Styrke over 6.

En rød Vimpel betyder: Ved Arkona og Brüsterort er Vindens Styrke over 6.

**Kieler Bugt. Fyrskibet „Gabelsflach“.** I Fyrskibet „Gabelsflach“ er til Forsøg anbragt en undervands Taageklokke. Den giver hver 34 S. afvekslende en Gruppe af fire Slag med 3 S. Pavse mellem Slagene, derpaa 8 S. Pavse, og en Gruppe af fem Slag med 3 S. Pavse mellem Slagene, derpaa 5 S. Pavse. Smaa Afvigelser i Pavsernes Varighed kan forekomme.

Nærmere Meddelelse senere.

**Kiel.** Paa den ny Reventlou Bro i Kieler Havn er ved hver af Dampskibsbroerne tændt to grønne Lanterner. De tidligere hvide og grønne Lanterner er slukket. Fortøj-

tønderne Nr. 14 og 15 er ombyttet med Duc d'Alber ud for Sartori Kaj.

**Kaiser Wilhelm Kanal. Obereider See.** I Obereider See viser den sorte Tønde Nr. 5 a og den sorte Fyrbaake Nr. 6 hvidt, fast Fyr, og den røde Tønde Nr. 5 a og den røde Fyrbaake Nr. 6 gult, fast Fyr. Lige over for sort Tønde Nr. 12 ligger en rød Tønde Nr. 11 med gult, fast Fyr. Paa den S.-lige Bred ved 67,95 Km. er der intet Fyr. Den røde Tønde Nr. 19 viser gult Fyr.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus. Grisbådarne.** Reservefyrskib Nr. 18, som for Tiden ligger paa Fyrskibet „Grisbådarne“ Station, har et taarnlignende Lanternehus og to Master.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Holland. Gat van Schiermonnikoog.** I Gat van Schiermonnikoog er Stumptønde Nr. O med Kryds ombyttet med en sort Vager. 53° 26' 58" N. Br. 6° 9' 28" Ø. Lgd.

I Geul van het Brakzand er udlagt fire sorte Vagere. **Terschelling (Brandaris).** I 1906 skal Terschelling hvide, faste Fyr forandres til et Lynfyr af 1ste Orden, der hver 20 S. viser tre Lyn, Lyn 1/10 S., Mørke 1/10 S., Lyn 1/10 S., Mørke 9/10 S., Lyn 1/10 S., Mørke 9/10 S. Under Forandringen ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt Lynfyr af samme Karakter, men mindre Lysævne. Det nuværende Fyr skjules af det midlertidige Fyr, som kan brænde til Forsøg, fra S. 15° V. til S. 31° V. Synsvidden for det ny Fyr bliver 20 Kml. 53° 21' N. Br. 5° 12' Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** En Tjalk er sunket i Zuiderzee ud for Uitdam. 52° 25' N. Br. 5° 5' Ø. Lgd. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med de sædvanlige Lanterner.

**Pampus.** Fra 26de Juli til 4de Avgust 1905 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus. Der skydes fra NV. gennem N. og Ø. til SØ. i indtil 7,500 Alens Afstand og mellem NØ. og Ø. i indtil 15,000 Alens Afstand. Naar der skydes, hejsses rødt Flag paa V.-Batteriet ved Muiden og paa Muiderberg Kirketaarn, og Fartøjer ligger ude til Vejledning og Hjælp.

**Frankrig.** Fyrskibet „Snouw“ er midlertidig ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod.

**England. Themsen.** Omtrent den 23de Juni 1905 ombyttes Fyrskibet „Swin Middle“ med et nyt Fyrskib, der i Stedet for Ballon har en Lanterne paa Toppen. Det viser et hvidt Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser Et-Blink, Blink 2½ S., Mørke 27½ S. Flammens Højde: 31 Fod. Taagesignal gives med et Haandkratts Taagehorn, der hver 2 Minuter giver To-Stød. Naar Fyrskibet ikke er paa Station, viser det en sort Ballon og de sædvanlige Fyr for Fyrskibe, som ikke er paa Station. 51° 38' N. Br. 1° 6' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Cap d'Antifer.** Cap d'Antifer Fyr er forstærket. Lysævnen: 28 Kml. Det viser nu Blink 1 S., Mørke 19 S.

**Skotland V.-Kyst. Kyle Rhea.** Vraget af Damperen „Glenarm“, som laa sunket i det S.-lige Indløb til Kyle Rhea, 2 Kbl. S. 55° Ø. fra West Ferryhouse, er borttaget. 57° 13' N. Br. 5° 39' V. Lgd.

**Hebrider. Loch Maddy. Charles Harbour.** Hytten, som holdt overet med West Point Farm var Ledemærke ind i Charles Harbour, er forsvundet. 57° 36' N. Br. 7° 9' V. Lgd.

**Stornoway. Arnish Point.** I Sommeren 1905 forandres Fyret paa Arnish Point Baake til et hvidt Blinkfyr, Blink 2 S., Mørke 4 S. Midt i Juni slukkes det nuværende Fyr. 53° 11' N. Br. 6° 22' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia S.-Kyst. Halifax Harbour.** Den røde Spirtønde SØ. for Hen and Chickens Shoal er ombyttet med en rød Spidstønde, mærket „Hen and Chickens“. 44° 36' 47" N. Br. 63° 33' 36" V. Lgd. Den sorte Spirtønde, som laa i 5 Fv. Vand ved Ø.-Enden af Purcell Cove Shoal, er ombyttet med en sort Stumptønde. 44° 36' 42" N. Br. 63° 34' 8" V. Lgd. En sort Spirtønde med Kegel er udlagt ved S.-Enden af Purcell Cove Shoal, ved Løbet ind i Purcell Cove. 44° 36' 36" N. Br. 63° 34' 15" V. Lgd.

**Mahone Bay.** I Mahone Bay er den sorte Spirtønde, som laa i 7 Fv. Vand ved N.-Enden af Coachman Ledge, ombyttet med en sort Stumptønde. 44° 29' 50" N. Br. 64° 10' 20" V. Lgd. En rød Spirtønde med Kegel er i 6 Fv. Vand udlagt ved S.-Enden af Coachman Ledge. 44° 29' 17" N. Br. 64° 10' 21" V. Lgd. En rød Spidstønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved V.-Enden af Middle Ledge. 44° 22' 41" N. Br. 64° 7' 36" V. Lgd.

**Nova Scotia V.-Kyst. Yarmouth Harbour.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Hjørne Duc d'Alben, som afmærker Bøjningen i Løbet, der gaar Ø. efter til det lange Værft i Yarmouth Harbour. Flammens Højde: 20 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 43° 49' 39" N. Br. 66° 7' 50" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod. Race Point.** To hvide Stump-tønder er i c. 25 Fv. Vand udlagt mellem Wood End og Race Point Fyrstationer, Provincetown. Den NV.-lige Tønde ligger fra Race Point Fyr i S. 13° Ø. og fra Wood End Fyr i N. 68° V., den SØ.-lige Tønde fra Race Point Fyr i S. 27° Ø. og fra Wood End Fyr i N. 85° V. Skibsførere anmodes om at holde klar af disse Tønder, og om, dersom de paasejler nogen af dem, uopholdelig at indberette det til „Hydrographic office“, Washington. Fyrskibet „Nantucket Shoals“ Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

**Rhode Island.** Fyrskibet „Brenton Reef“ Nr. 39 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Det viser to hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12½ Kml. Taagesignal gives med to Dampfløjter, som i Nr. 39, dyb Tone 3 S., høj Tone 3 S., Pavse 24 S. Naar dette Signal ikke kan gives, slaas Fem-Slag paa Klokken hver ½ Minut.

**Connecticut.** Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 inddraget.

**Florida. Key West.** Den lange Bro, som i NV.-lig Retning udgik fra Inderenden af Fort Taylor Vej, findes ikke mere.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Pass.** Sabine Pass Lystønde, som viste rødt, fast Lys og ligger ved Ø.-Siden af Indløbet til den gravede Rende mellem Dæmningerne i Sabine Pass, viser nu rødt Fyr med Formærkelser hver 20 S., Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Texas. Galveston. Heald Bank.** En rød Stump-tønde, mærket „Heald Bank“, er som Stationstønde udlagt ½ Kml. N. 69° Ø. fra Fyrskibet „Heald Bank“ Nr. 81, c. 28 Kml. Ø. for Indløbet til Galveston Harbour.

**Sabine Pass.** En rød og hvid vandret sribet Spidstønde er i 20 Fod Vand udlagt 1⅞ Kml. V. for Indløbet til Sabine Pass, ved Lossepladsen for Fyld fra Uddybningen af Sabine Pass. Den ligger med Sabine Pass Fyrstation og Karantæne-Station overet i S. 8° V. og fra Sabine Pass Lystønde i S. 88° V.

**Venezuela. Guanta Havn.** Paa Øen Tourblanche, ved Indløbet til Guanta Havn, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 10° 15' 30" N. Br. 64° 36' 39" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Algier. Iles de Marseille. Chateau d'If.** I 1905 torandres Chateau d'If hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 1 S. Synsvidden: 6 Kml. Flammens Højde bliver uforandret 67 Fod.

**Italien. Neapel og Taranto.** I Neapel og Taranto hejsses Kuglen til Tidssignalet 5 Minutter før og falder Kl. 12 Middelmiddag efter mellemeuropæisk Tid. Mislykkes Signalet, gentages det paa samme Maade Kl. 1. For at angive at Signalet Kl. 12 eller 1 er mislykkedes, hejsses Kuglen halvt op 4 m. 30 s. efter Tiden og fires ned Kl. 12 t. 15 m. eller 1 t. 15 m.

**Korsika. Porto-Vecchio. Pointe de la Chiappa.** Pointe de la Chiappa ny Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Lysøvnens er 32 Kml. for hvidt Blink, 23 Kml. for det hvide, faste Fyr, 24 Kml. for rødt Blink og 19 Kml. for det røde, faste Fyr.

**Messina.** Ved højre Side af Indløbet til Messina Havn er tændt to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden, paa Molen ved Havnekontoret. Flammens Højde: 32 og 28 Fod. Det hvide Fyr paa den V.-lige Del af Fort San Salvatore, til venstre for Indløbet, er ombyttet med rødt Fyr, og Punta Secca røde Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr.

**Italien Ø.-Kyst. Ortona.** Den 30te Juni 1905 forandres Ortona hvide, faste Fyr til et grønt, fast Fyr.

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

**Røde Hav. Massaua. Øen Dehel N.** Paa Grunden, hvor paa i Kortet er angivet 14 Fod, c. 1 Kml. N. for Øen Dehel, er der kun 1 Fod Vand. 15° 56' 35" N. Br. 39° 38' 30" Ø. Lgd.

**Ceylon. Point de Galle Harbour.** Vraget af Damperen „Secundra“ ligger sunket i Indløbet til Point de Galle Havn, 7 Kbl. S. 40° Ø. fra Point de Galle Fyr og fra Watering Point i S. 71° V. 6° 1' N. Br. 80° 13' Ø. Lgd. Vraget er afmærket med to røde Spidstønder.

**Trincomali Harbour.** De hvide Tønder ved Minden og Grommet Rocks, ved Indløbet til Trincomali Harbour, er inddraget. 8° 32' N. Br. 81° 13' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra V.-Kyst. Padang. Poeloe Pandan.** Poeloe Pandan hvide, faste Fyr er nu ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink, Blink 3 S., Mørke 12 S. 0° 57' S. Br. 100° 8' Ø. Lgd.

**Siam. Gulf of Siam. Bangkok River.** En Baake, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, er opført 2, Kml. N. 39° Ø. fra Bar Fyr. 13° 31' N. Br. 100° 35' Ø. Lgd.

**Japan. Shimonoseki Strait.** Over det V.-lige Indløb til Shimonoseki Strait er udlagt to Telegraf-Kabler, fra Kanenotsuru Misaki, Hiko Shima, til Shinmachi paa S.-Kysten. Kabel mellem Dechimachi og Kuzuha (Kusuhara) er inddraget.

Moji NØ.-Tønde er ombyttet med en rød og hvid vandret sribet Tønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S.

En sort Lystønde, der viser rødt Fyr med En-Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., udlægges 1 Kbl. S. for Kanonozaki.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Juni 1905. — The Baltic and White Sea Conference. — Dansk Søulykke-Statistik. — Isforholdene i de arktiske Have 1904. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — 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. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

#### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 <sup>mm</sup> 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

Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## 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.)

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	77	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	95	95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	75	75	75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	88	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88
Skjold.....		65 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....		18	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		79	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hjemdal.....		100	102
Østasiatiske.....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —111	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Nordsøen.....		26	30
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....	71	71	72
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		27	28
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % foren. Dampsk. af 88.....		100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 7. — ..	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	143— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125
Handelsbank.....	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	120— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120	120 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		96	97
Sukkerfabr.....	167— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	167	167 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 20. Juni 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Juni 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	88.80
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.70
5 % Mexikanske 1899.....	102.70
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	98.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 58,000, „Kbhvn.“ 56,000, „Dannebrog“ 66,000, „Dpsk. af 1896“ 60,000, „Danmark“ 42,000, „Carl“ 20,000, „Skjold“ 22,000, „Østas. Komp.“ 122,000, „Foren. Dpsk.“ 146,000, „Union“ 46,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 22.—28. Juni.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Til Kjerteplinde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssund og Trondhjem [Ruberhaus] 8 Morg. fra Frihavnen.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Danzig [Esbjerg] Eftm. fra Frihavnen.  
Til Reval og St. Petersborg [Frederik] Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Stege [Ørnen] 8 Morgen.  
Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenoffs Pl.  
Til Göteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Annie] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
Til Königsberg [Christian IX] Eftm. fra Toldboden.  
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 Samø og Odense [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Bogense og Vejle [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Ebeltoft og Horsens [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
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 [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
Til Samø og Odense [Thy] 6 Eftm.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Göteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm.  
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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>Petroleumskejler for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></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 Slanger 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>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 8 Ø.</p> <p>Udg. 8 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforudn.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></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 begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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 Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forendes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indtørslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, 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.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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 Jærnbansespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbansespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbansespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbansespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> 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 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-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.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton :</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tændebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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 to any other port.

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faaste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## LANDMANDSBANKEN

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

### J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

### C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER  
84 PILE STRÆDE 84.  
Telf. 19,546.  
Specialitet:

### SKIBSARBEJDE

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

### J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## 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.

## 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.

### P. Schous

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

### Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødet til 180 Øre pr. 1/4 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

### Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus 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 1905.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1906.
5. De fra den 1. Juni d. A. fastsatte ny Lodstakster.
6. Beskatningen af Aktieselskaber, der driver Søfart.
7. Forslag fra Bestyrelsen angaaende Ændringer i Foreningens Love.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 21. Juni 1905.

P. B. V.

**P. Rehnitzer**  
f. T. Formand.

## Passagerbaad til Salg.

Baaden er 33×7 Fod og 3 Fod dybtgaaende, 12 HK. Petroleumsmotor „Dan“. Fart c. 8 1/2 Mil. Baaden, der er flot udstyret og tilkendt Guldmedaille paa Udstillingen i Marstrand 1904, er billigt til Salg hos Chr. Hansen, Sejladsen paa Søerne.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42

## 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. Telefon Nr. 124.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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 Sækyndige 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.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

F. C. GAMST & SØN,  
64, Vildersgade 64,  
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
Forretningen grundlagt 1847.





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 samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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. Telefon 28,225.**

## 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.)

## 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 Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Juni 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.



**KREFELDERS**  
**SELVHÆRDENDE HURTIGDREJESTÅL**  
**FERD. & A. SCHMAHL · 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.



**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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand „NEST“ Brand  
usukret. sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

Engros 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:** Sæ-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: Ciseifert.

### C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

### Skibssalg.

Den af Staal hos Londonderry S'g Co., Ltd. Londonderry i

Maret 1901 byggede ikonertaklede Dobbeltstrec-Damper „**Esge**“  
skal sælges under Haanden. Den ventes til Hamburg i Slutningen af  
Juni. Længde 228 Fod, Bredde 36'2, Dybtgaaende 14 Fod. Rum-  
indhold 93855 Kubikfod. Dødvægt inkl. Svanter-sæl 1363 Tons.  
Compoundmaskinerne have 108 nominelle H. P. og Cylindere af 18 og  
36 Tom. Diameter. Gennemsnitshastigheden er 8½ Knob ved et Sæl-  
forbrug af 14 Tons.

Ungaende nærmere Details bedes man henvende sig til

Elder, Dempster & Co., Hamborg, Neue Gröningerstraße.

## 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.

### De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

### I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water 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.: HAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle  
større 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.

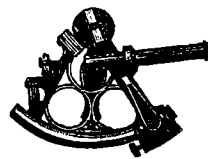
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—4 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 29. Juni 1905.

I Gaar var det Aarsdagen for „Norges“ Forlis paa Rockall Banken, hvad vel kun faa vilde kunnet undgaa at mindes, selv om Erindringen herom ikke var bleven yderligere oprisket ved Efterretningen om den ny store Søulykke ude fra Hollænderdybet, hvor Skoleskibet „Georg Stage“ i Søndags Aftes er bleven løbet ned med Tab af ikke mindre end 22 af dets ungdommelige Besætning.

Det gælder om begge disse Søulykker, men vel i mest udpræget Grad om den sidste, at den store Offentlighed aldeles ikke fatter, at noget saadant kan ske. For os andre, der kun altfor ofte har Lejlighed til at beskæftige os med Søulykker og deres Aarsager, bliver Opfattelsen af, hvad der her er sket, naturligvis noget anderledes, men hvem af os vil vel selv i dette Øjeblik, hvor Resultatet af Søforhøret endnu ikke er bekendt, helt kunne frigøre sig fra den Tanke, at der her maa være begaaet en eller maaske flere alvorlige Fejl. Af de løsrevne og sikkert ganske ufuldstændige Beretninger, der indtil det Tidspunkt, da dette skrives, er kommet frem, skal vi imidlertid ikke gøre noget Forsøg paa at udkaste noget Billede af Sammenstødet — Søforhøret vil jo oplyse det hele og forhaabentlig lægge Ansvarret paa rette Sted.

Selskabet „Georg Stages Minde“ oprettedes af den bekendte Skibsreder C. F. G. Stage d. 30. Marts 1882 og blev af sin Stifter udstyret med en meget betydelig Kapital. En Del af denne benyttedes til Anskaffelse af Øvelsesskibet „Georg Stage“, der maalte 144 Reg.-Tons, og hvis Formaal i Følge Statutterne var „at give unge Mennesker, der vil til Sø, den første Uddannelse i den praktiske Sømands-Gerning.“

Selskabet ledes af en ulønnet Bestyrelse, der ved Afgang supplerer sig selv, og fem af dem udgør Forretningsudvalget, af hvilket et Medlem er Tilsynsførende. Tietgen, der i sin Tid var Formand, afløstes som saadan af den endnu fungerende Formand, Kontreadmiral Bruun, hvis Kolleger i Forretningsudvalget for Tiden er Skibsreder D. Torm, Kaptajn H. V. Petersen, Læge G. Stage og Etatsraad, Grosserer H. J. Lyngbye.

Efter at Kjøbenhavner Konferencen har vist, at Redernes Enighed fremdeles bestaar uforandret, skriver „Hamb. Corr.“ d. 20. ds., og efter at der paa Konferencen er skaffet Grundlag for en bedre Organisation, begynder Forholdene i Østersømarkedet mere og mere, om end langsomt, at antage en Udvikling mere efter Redernes Sind. At Udviklingen kun vilde foregaa Skridt for Skridt, har man ogsaa forventet paa Redernes Side. Bestræbelserne for at hidføre et bedre Marked er jo først begyndt ret sent, og fremfor alt manglede der en energisk Organisation, saa at et stærkere Opsving i Forholdene var udelukket.

Den gode Virkning har imidlertid nu allerede vist sig, og man tør haabe, at den varer, saa meget mere som der fra Købmændenes Side ikke lægges Hindringer i Vejen for Principet. Det er endvidere fremhævet af Afskiberne, at de er forberedt paa at betale Konference Raterne, og det er saaledes ene og alene Spekulanterne, der modarbejder Redernes Bestræbelser, og det er deres Virksomhed, som er Skyld i, at der endnu afsluttes

Maanedesfragter til Tabsrater. Den virkelige Forretning maatte ogsaa være daarlig, hvis det kun er Omkostningerne til Rederne, der skal tjenes paa.

Indvandringen til Kanada. Til „Times“ telegraferes fra Ottawa: Den kanadiske Regering har med det nordatlantiske Dampskibsselskab i Amsterdam sluttet en Kontrakt paa 10 Aar for at opnaa forøget Indvandring fra Holland, Danmark, Sverrig, Rusland, Finland, Tyskland, Østrig-Ungarn, Luxemburg og Schweiz. Regeringen vil betale Selskabet 1 Pund Sterling for hver Indvandrer af Landarbejderklassen fra de paagældende Lande, baade Mænd, Kvinder og Børn, samt for Tjenesteyende over 18 Aar.

Skonnert „Andreas“ af Marstal, Kaptajn Folmer, der d. 3. Januar d. A. afsejlede fra Leghor med en Ladning Marmor, blev d. 21. ds. slettet af Lloyds Register som „savnet“.

Tabet af dette Skib, skriver „Shipp. Gaz.“, bringer Antallet af Skibe, dersiden Aarets Begyndelse er opført som savnede, op til 34, og desværre er der andre, der har været saa længe borte, at man faktisk maa opgive ethvert Haab om, at de skal komme til Syne. Hvis Aarets sidste Halvdel skal medføre et lignende Antal Ulykker af denne Art, saa vil Rubriken „savnede Skibe“ blive af et uhyggeligt Omfang i det kommende Opgør over Aarets Forlis.

I disse Dage er i Løgstør Dampskibsfører Aasted afgaaet ved Døden. Dette Dødsfald vækker saa megen mere Beklagelse, skriver „Løgstør Avis“, som Kaptajn Aasted var kendt som et særdeles dygtigt Menneske, der sikkert, om han havde levet, vilde være naaet frem til en betydelig Stilling indenfor Det forenede Dampskibsselskab, i hvis Tjeneste han var. Kaptajn Aasted havde i længere Tid været lidende af Tuberkulose.

Medaillen for druknedes Redning. Der er tildelt Fører af Dampskibet „Hekla“ Hans Ove Hansen Egense Medaillen for Druknedes Redning med Tildelse til at bære den.

Vi har modtaget følgende:

Anholt Havn. Med en Ladning Is kom jeg for en Tid siden til denne Plads, og om jeg end havde været lidt betænkelig ved at gaa dertil, saa forsvandt dog alle Betæneligheder, da vi kom ind og saa det store Havnebassin, hvor vi ankrede med frisk Kuling af VNV., svajede op og derpaa forhalede ind i den indre Havn, hvor man ligger godt for alle Vinde. Her kan rummes en Mængde Skibe, og der er udmærket Bolværksplads.

Havnemesteren fungerede som Lods og kom os betids i Møde med to af sine Folk.

Mærket for Indsejling er Havnefyrtårnet overet med nordre Baake, som har Form af en stor opadvendt Kost, og man vil kunne søge ind under almindelige Forhold med 10 à 11 Fods Dybgaaende. Ballast er billig, og Vand faas gratis tæt ved Bolværket. Havnepengene er 10 Øre ind og 10 Øre ud for Skibe, som losser, og det halve for Skibe, som søger ind for Modvind o. s. v.

Efter Sigende vil Havnen i en nær Fremtid faa en Motorbaad paa 16 HK., hvad der ogsaa kan blive et Gode for mindre Sejlskibe, som sikkert vilde søge ind i denne Havn, naar den var os mere kendt.



Der er Telegrafforbindelse, og 2 Gange om Ugen gaar Post til og fra Grenaa.

Underligt er det dog, at der ikke kan gives Bevilling til, at der ved Havnen opføres en Bolig for en Skibshandler, og dertil et Lokale for Sømænd og Fiskere, thi der er c. en halv dansk Mil til Byen. Staten kunde jo tage det Forbehold, at der ikke sælges Spiritus, og da vore danske Fiskere til Dels er Afholdsmænd, saa vilde et saadant Forbud vist næppe møde nogen Modstand.

Naar der ses hen til, under hvilke smaa, indskrænkede og usunde Forhold disse djærve Fiskere lever i deres Motorfartøjer med en 4 à 5 Mands Besætning, saa skulde man synes, at disse smaa Reformere her vilde være paa rette Plads.

Den, som i den kolde Aarstid ligger her med et Fragtfartøj, kan glæde sig ved at kunne ty til sin Kahyt og samtidig blot beklage de Klynger af Fiskere, som vandrer omkring paa Anholt Havnemole uden noget virkeligt Tilholdssted.

J. Larsen,  
Sk. „Ludvig“.

Fredag d. 30. ds. og Lørdag d. 1. Juli afholdes her i Byen Navigationslærermøde.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 27/1903, afsagt d. 21. Juni 1905. Firmaet „Korn- og Foderstofkompagniet“ i Aarhus mod S/S „Oiz“s Rederi: „Compania Bilbaina de navegacion“.

Under denne Sag har Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus sagsøgt det nævnte Rederi ved dettes Befuldmægtigede, Højesteretsadvokat Halkier, til at betale Erstatning for Skade, som en Del til Aarhus med Dampskibet „Oiz“ ankomne Varer havde lidt, nemlig 12,879 Kr. 32 Øre for Skade paa Varer til dem selv og 2,361 Kr. 73 Øre i Følge Transport fra Jydsk Andels Foderstofforretning for Skade paa Varer til denne sidste, foruden 344 Kr. 65 Øre for Omkostninger ved Besigtelsesforretninger, tilsammen 15,585 Kr. 70 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato (11. Marts 1903) samt Sagsomkostninger. De Indstævnte har paa-staaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Den 8. April 1902 ankom „Oiz“, der har Klasse 100 A. 1 i Lloyds Register, til New Orleans, og d. 14. April blev der af en Besigtelsesmand for Inspektionsbureauet for „the board of underwriters“ i New Orleans udfærdiget en Attest, hvorefter Skibet var godkendt som værende i behørig Stand („prepared“) til at indtage en Ladning Oljekager og Mel i Sække overensstemmende med de af nævnte „board“ givne Forskrifter. Skibet indtog derpaa i de følgende Dage en Ladning paa 996 Sække Mel og 22,451 Sække Bomuldsfrøkager, og d. 19. s. M. blev der af den nævnte Besigtelsesmand udfærdiget et Certifikat, hvorefter Skibet under sin Lastning havde efterkommet alle de omtalte Forskrifter og var tilbørlig lastet til at begive sig paa Rejse til Aarhus. — Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at i Følge en senere Attest fra den nævnte Besigtelsesmand og en anden Besigtelsesmand ved samme Bureau af 12. Juli s. A. havde de begge først fuldt ud undersøgt Lastrummene, Lugerne, Dækkene og Garneringen og fundet samme i passende Stand for Ladningen samt senere fra Tid til anden inspiceret Lastningen lige indtil Lugerne var skalkede. Det udstedte Certifikat omfattede tillige Attest for Skibets Sødygtighed. Skibets Amning var da 18' 7" for og 18' 13" agter.

I Følge et foreliggende Konnossement for en Del af Ladningen, hvormed de andre Konnossementer maa antages i det hele at have stemmet, indeholdtes der i samme som sædvanlig en Mængde Klausuler. I Følge Klausul 4 skulde Skibet ikke være ansvarlig for Tab eller Skade foranlediget af Grunde udenfor dets Kontrol, saa som af Farer fra Søen o. s. v., af Navigation, af Brud og skjulte Fejl paa Skrog, Maskiner eller Tilbehør etc. I Følge Klausul 11 skulde der betales fuld Fragt af beskadiget Gods, og endelig skulde Forholdet i Følge Klausul 15 beherskes af Lovene for Skibets Flag (o: den spanske Sølov), medens Afskibningen derhos skulde underkastes alle Forskrifterne og Fritagelserne for Ansvar i den nordamerikanske „Harter Act“ og Konnossementets Modtagere være bundne ved alle dets Betingelser o. s. v.

„Oiz“ afgik fra New Orleans d. 20. April 1902 og ankom til Aarhus 23. Maj s. A. Under Rejsen havde Skibet godt Vejr, men efter at det ved Norfolk i Virginien havde indtaget Kul og atter var afgaaet derfra, havde det fra d. 1. til d. 7. Maj mer eller mindre haardt Vejr, der d. 7. steg til ligefrem Orkan, hvorved Søen hyppig vaskede over Skibet. I den engelske Kanal og i Nordsøen havde Skibet ligeledes haardt Vejr og tog meget Vand over. Natten mellem d. 1. og 2. Maj revnede en Dæksplade om Styrbord agten for Luge Nr. 1, der ikke tidligere havde fejlet noget, saa at der kom en Del Vand ned i Lasten, inden man fik tættet Aabningen med Beg og Cement, hvad der senere maatte gentages et Par Gange. Natten mellem d. 7. og 8. blev derhos en Lænseport om Styrbord agter revet løs af Søen og slynget hen paa Dækket, hvor den knuste en Stol til Dampprøret, forvred et Par Bolte og antages at have slaaet en Bolt løs ved Lastrum Nr. 3, ligesom der derved frembragtes nogle andre mindre Skader. Som Følge af det haarde Vejr kunde Lugerne slet ikke aabnes paa Rejsen, og Ventilrørene maatte gentagne Gange tages bort og Aabningerne til dem lukkes.

Straks efter Skibets Ankomst til Aarhus blev der foretaget en Lugebesigtelse ved to Søkyndige udmeldt af Retten paa Begæring af Skibets Repræsentant og ved denne fandtes Lugerne forsvarlig skalkede og vel forsynede med Presenninger, ligesom ogsaa Lastventiler og Mastekraver fandtes i god Orden. Af de samme Mænd blev der under og efter Losningen i Henhold til Udmeldelsen foretaget yderligere Besigtelse af Skibet, og en lignende Besigtelse af samme blev foretaget særskilt af to andre efter Begæring af Ladningsmodtagerne udmeldte Søkyndige. Ved disse fandtes Stuvningen og Garneringen i Orden. Selve Ladningen fandtes derimod i samtlige 4 Lastrum, hvoraf Nr. 1 og 2 var anbragt foran for, Nr. 3 og 4 agten for Maskinen, beskadiget i et betydeligt Omfang dels af Sved, dels af indtrængt Søvand fra Dækket. Lidt agten for Luge Nr. 1 fandtes en Lækage i Dækket om Styrbord, idet Dækspladen (som ovenfor omtalt) var skørnet, hvorved Dækket havde sænket sig noget; dette var sket over en Jærnstøtte, som ved to Bolte var fastgjort til Dækket, uden at der var anbragt nogen Forstærkningsplade over eller under dette. Gennem den Læk, der var opstaaet rundt om disse Bolte ved, at Dækket revnede, var der i Følge de omtalte Besigtelser trængt meget Søvand ned i Lastrum Nr. 1 og derfra til Lastrum Nr. 2, idet disse kun var skilt fra hinanden ved et løst Træskod. I Forkanten af Luge Nr. 3 fandtes derhos en  $\frac{3}{4}$ " Bolt aldeles løs 4 à 5" fra Dækket, og igennem den herved fremkomne Aabning var der trængt noget Vand ned i Lastrum Nr. 3 og herfra ind i Nr. 4, idet der mellem disse Rum ligeledes kun var et løst Træskod.

Efter Begæring af Ladningsmodtagerne blev der samtidig foretaget en Besigtelse af de beskadigede Varer ved to af Retten udmeldte Mænd (de 996 Sække Mel, der laa øverst i Lastrum Nr. 4, er ikke omtalt at have været beskadigede). Af de 22,451 Sække Bomuldsfrø-

kager fandtes 4,176 Sække paa 945,249 Pund foruden 3,478 Pund Smuld beskadigede, hvorved fremkom den tidligere omtalte samlede Værdiforringelse af 15,241 Kr. 5 Øre.

En Begæring om Adgang for „Oiz“ til at afgive Søforklaring i Aarhus blev ikke taget til Følge, fordi der ikke kunde skaffes Folk til Afhøringen, som maatte foregaa paa spansk, da Besætningen talte dette Sprog, og efter at Skibet derpaa var afsejlet i Ballast til Methil, blev der i Leith d. 11. Juni 1902 af Skibets Fører, 1ste Styrmand og 1ste Mester aflagt edelig Forklaring om den paagældende Rejse og de forefundne Beskadigelser. Samtidig blev der efter Begæring foretaget Besigtelse af Skibet dér ved en Ekspert henholdsvis fra „Lloyds Register“ og „Bureau Veritas“ samt af to private Marineingeniører hver for sig, og disse Mænd fremhævede bl. a. mer og mindre ved denne Besigtelse, at den omtalte Dæksstøtte ved Luge Nr. 1 (samt de andre tilsvarende Støtter der i Nærheden) var fastgjort paa en ualmindelig Maade ved Bolte til selve Dækket i Stedet for til Dæksbjælken, og at dette formentlig burde ændres.

Under Proceduren har begge Parter i forskellig Retning dels paaberaabt sig, dels bestridt Anvendeligheden af de ovenfor omtalte forskellige Konnossementsklausuler, men Retten finder, som Sagen iøvrigt foreligger, ingen Anledning til at komme ind derpaa og paa hvor vidt de maatte kunne bringes i Overensstemmelse indbyrdes.

Efter hvad der er fremkommet, finder Retten ikke, at Sagsøgerne med Følge kan gøre noget Ansvar gældende overfor Skibet for Beskadigelsen af Ladningen i Lastrummene Nr. 3 og 4, der maa antages udelukkende at være en Følge af det haarde Vejr fra Rejsen. Beskadigelsen af Ladningen i Lastrummene Nr. 1 og 2 maa ligeledes siges at være fremkaldt ved det haarde Vejr, bl. a. som Følge af, at den derved nødvendiggjorte Afspærring fra Lufttilgang maa antages at have fremkaldt en betydelig Svedudvikling, men selvfølgelig maa det Søvand, der løb ned gennem de Revner i Dækket, der opstod Natten mellem d. 1. og 2. Maj om Styrbord agten for Luge Nr. 1 ved Jærnstøtten der, ogsaa i en ikke ringe Grad have bidraget til Skaden, og da nu disse Revner maa antages væsentligst at være bevirkede ved den ualmindelige og lidet heldige Maade, hvorpaa den nævnte Støtte (og flere andre) var fastgjort, findes Skibet at maatte bære i alt Fald en Del af den indtrufne Skade paa Ladningen i de to Rum, idet hverken nogen af Konnossementsklausulerne eller den Omstændighed, at der ikke enten fra „Bureau Veritas“ eller fra „Lloyds“ Side ved en forudgaaende Reparation af Skibet eller af Besigtelsesmændene i New Orleans inden Indladningen der fremkom nogen Indsigelse mod den ommeldte Anbringelse, findes at kunne medføre Fritagelse derfor. Denne Del af Skaden skønner Retten at burde fastsætte til 1,500 Kr., som de Indstævnte altsaa vil være at dømme til at betale med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 36/1905, afsagt d. 21. Juni 1905.

Det offentlige mod Tiltalte J. P. Gustafson.

Under nærværende Sag tiltales J. P. Gustafson for Overtrædelse af Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879, saaledes som denne Lov er ændret ved Lov af 13. Marts 1903. Sagens Omstændigheder er følgende:

Tiltalte, der var ankommen til Kjøbenhavns Red med svensk Galease „Hilde“, hvis Dybgaende var 10 eng. Fod, og som var lastet med Saltsten til Frederiksholm Teglværk, var i Besiddelse af svensk Søkort over Øresund med Paategning om at være rettet 1905, paa hvilket det i den senere Tid udgravede retlinjede Løb gennem Kallebostrand og Sideløbet ind til det førnævnte Teglværk var antydet, men iøvrigt var han ukendt med det nævnte Farvand, hvor han ikke før havde været.

Om Morgenen d. 23. April d. A. gik han over Land ud til Teglværket for at se, om hans Konnossement var kommen, og ved denne Lejlighed saa han ud over Farvandet og Afmærkningen af Løbet ind til Havnen; han kom derved til den Overbevisning, at han med Lethed vilde kunne passere Farvandet uden Lods, og han tog derfor ikke Lods, da han senere paa Dagen lod sig bugseres gennem Havnen og Kallebostrand til Teglværket af Bugserbaaden „Frode“.

Efter Tiltaltes Forklaring, som i det væsentlige stemmer med det iøvrigt oplyste, og som maa lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, har Tiltalte givet Bugserbaadens Fører, O. C. Christensen, Ordre til at gaa langsomt gennem Løbet og til under Drejningen ind i Sideløbet til Frederiksholm at holde saa nær Grunden til højre som muligt, for at „Hilde“ ikke under Svingningen skulde komme paa Grund paa den modsatte Side. Endelig har Tiltalte, da de nærmede sig Sideløbet, ved Tegn mindet Bugserbaadens Fører om at holde til højre, men iøvrigt foregik Bugseringen uden at der fra nogen af de to Førere, der hver stod ved Roret paa sit Fartøj, blev givet nogen yderligere Ordre til den anden, og det maa navnlig antages, at Tiltalte ikke har faaet noget Raad eller Vink med Hensyn til Navigeringen fra Bugserbaadens Fører.

Under nærværende Sag, der er anlagt paa Foranledning af Langebros Lodseri, er det nu af Lodseriet gjort gældende, at Tiltalte ved under de angivne Omstændigheder at lade sig slæbe af Bugserbaaden i Virkeligheden er bleven lodset af dennes Fører, og at han aldrig vilde have naaet sit Bestemmelsessted uden Bugserbaadens Ledelse, bl. a. fordi den Del af Renden, der er dyb nok til „Hilde“, er meget smal og paa ingen Maade midt imellem de Koste og Kors, der afmærker Løbet, og som til Dels staar langt fra dette paa lavt Vand. Lodseriet har derhos gjort gældende, at Bestemmelserne i den førnævnte Lov af 13. Marts 1903, hvorefter under Bugsering i Lodsfarvand Lodsernes Ret skal anses for at være krænket, saafremt Navigeringen af begge Skibe ikke er ledet fra det bugserede Skib, i Virkeligheden kun er et andet Udtryk for Lodstvang under Bugsering i Farvande, der er for smalle til, at Bugserbaadens Fører med Hensyn til hver enkelt Manøvre kan afvente Ordre fra det bugserede Skib.

Idet Retten nu ikke kan være enig med Lodseriet i den sidst anførte Betragtning, og idet det efter samtlige i nærværende Sag oplyste Omstændigheder findes, at Navigationen — saa vidt der overhovedet kan være Tale om Navigation i et af gravede retlinjede Render bestaaende Løb — i det her omhandlede Tilfælde maa siges at være ledet af Tiltalte, vil denne være at finde, uden at det kan faa nogen Betydning, at Løbet mulig er mangelfuldt afmærket, da Tiltalte dog, da han bestemte sig til ikke at tage Lods, kan have haft Grund til at tro, at han selv — ogsaa uden Bugserbaad — havde kunnet navigere ind til Bestemmelsesstedet.

## Det internationale Søretsmøde i Liverpool.

I Dagene fra d. 14.—17. Juni har „Comité maritime international“ afholdt Møde i Liverpool.

Der var mødt et stort Antal Deltagere, navnlig var, som ventet, England stærkt repræsenteret. Forhandlingerne, der paa dette Møde for en meget væsentlig Del førtes af Englænderne, var meget interessante, og viste dels, at der er en virkelig Trang til at faa en Del af disse Spørgsmaal gjort til Gjenstand for international Ordning, dels at der fra alle Sider mødes med god Vilje

til at gøre Indrømmelser paa de mindre væsentlige Punkter.

Den første Dag optoges af Modtagelse af Mødets Deltagere, Valg af Præsident og Vicepræsidenter. Til Præsident valgtes den kendte engelske Dommer Mr. Kennedy. De forskellige Nationer fik dernæst hver deres Vicepræsident, Danmark Hr. Chr. Hvidt.

Forhandlingerne paabegyndtes derefter Torsdag d. 15de med: Traktatudkast vedrørende Reders Ansvar i Kollisionssager. Paa de forrige Aars Møder var man, som bekendt, blevet enig om Principet, at Rederne af det skadegørende Skib skulde have Valget mellem at abandonnere Skib og Fragt eller betale et Beløb af indtil 8 £ pr. Ton. Dette Resultat var man allerede kommet til paa Mødet i London 1899, men den nærmere Udformning var blevet opsat, og paa de senere Møder havde man under Hensyn til de stadig eksisterende Uoverensstemmelser udsat den nærmere Behandling. Det nu foreliggende Udkast gik paa et enkelt Punkt videre end Londonmødets Resolution, idet det ikke blot opførte Skade ved fejlagtig Navigation men ogsaa Skade forvoldt Tredjemand af Føreren ved Misligholdelse af Kontrakt, indgaaet af ham i hans Egenskab af Fører. Det sidste vilde Englænderne ikke have med, og en længere Forhandling fandt Sted, hvorefter man enedes om at stryge det kontraktlige samt henvise den nærmere Redaktion til Udvalget.

Hvad der her naaedes, ser jo ikke ud til at være meget, men det maa vel erindres, at det er et af de Spørgsmaal, hvor den engelske og den kontinentale Opfattelse har staaet aller skarpest overfor hinanden. Der hævede sig ogsaa Røster for at lade Spørgsmaalet falde, i al Fald foreløbig, og arbejde videre paa de andre Spørgsmaal, men dette vandt ikke almindelig Tilslutning, navnlig fordi der i engelske Rederikredse virkelig er et stærkt Ønske om at faa løst netop dette Spørgsmaal, og det paa den nu antydede og delvis vedtagne Maade.

Som andet Punkt paa Dagsordenen stod Meddelelse fra Mr. Beernaert om de to Traktatudkast ang. Kollisions- og Bjærgnings-sager, hvilke Udkast som bekendt har været forelagte for og behandlede paa en diplomatisk Konference, der paa Foranledning af den belgiske Regering traadte sammen i Brüssel. Udkastene blev af den diplomatiske Konference vedtagne i væsentlig samme Skikkelse som foreslaaet af Comité maritime, men det beklagelige var, at to store Lande — England og Tyskland — ikke var repræsenterede. Der havde været gjort forskellige Anstrengelser for at bevæge den engelske Regering til at sende Delegerede, men uden Resultat. Det vilde være af stor Betydning, ikke blot for de paagældende to Spørgsmaals Løsning, men for hele Comité maritimes Arbejde, om man kunde formaa den engelske Regering til at deltage i en ny diplomatisk Konference.

Med Hensyn til dette Spørgsmaal blev der fremsat en Resolution, om hvilken de engelske Deltagere paa Mødet stemte, og som de gav deres enstemmige Tilslutning. Resolutionen udtalte, at forsamlede engelske Redere, Købmænd og Assurandører mener, at det er af største Betydning for Englands internationale Handel, om den engelske Regering maatte blive repræsenteret paa den af den belgiske Regering sammenkaldte diplomatiske Konference.

Denne Resolution og den Enstemmighed, hvormed den blev vedtaget, maa vistnok siges at være af ikke ringe Betydning, idet den viser, at der i ledende engelske Søfartskredse er en stærk Beklagelse af den engelske Regerings Holdning og et levende Ønske om, at Regeringen maa forandre sin passive Holdning i denne Sag.

Med Hensyn til det tredje Spørgsmaal: „Pantetrettigheder og tinglige Rettigheder forelaa der ogsaa et paa tidligere Mødets Udtalelser bygget Udkast.

Efter en kortere Forhandling, der viste, at der var al mulig Udsigt til, at man i sin Tid kan komme overens om dette Spørgsmaal, blev der vedtaget en Resolution, der gik ud paa, at Spørgsmaalet af det permanente Udvalg henvistes til et særligt Udvalg, der nærmere skulde udforme Detaillerne.

Mødet var vist i det hele og store meget tilfredsstillende. De Skridt, der tages, er jo ikke store, men det forbydes af Forholdene. Vi man have saa mange forskellige Opfattelser samlede til én, kan det kun ske lidt efter lidt. Det kan ikke nytte at vedtage alle mulige Ting, naar Vedtagelsen ikke er næsten enstemmig, eller der i al Fald ikke er en skarp Modstand imod Sagen. Derfor gaar ogsaa Arbejdet i Comité maritime internationalt langsomt fremad, men Spørgsmaalene bliver da paa den anden Side saa meget mere gennearbejdede og Resultaterne derfor bedre, end om man gik fremad med større Fart.

## Efter engelsk Ret er Modtagerne ikke altid personlig ansvarlige for Fragten.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ af 15. ds. citeres et Uddrag af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære under ovenstaaende Mærke, og da der her behandles et Spørgsmaal af den største Betydning, turde det være mig tilladt at fremkomme med nogle praktiske Vink, baseret paa mangeaarig Erfaring.

Den simpleste og sikreste Maade at gaa til Værks paa er, at vedkommende Modtager af Ladningen eller Varerne endosserer Konnossementet.

Er Konnossementet udstedt til „Ordre“, maa det selvfølgelig først og fremmest være endosseret af Afskiberen, men ved at Modtageren endosserer det, enten „in blanco“ eller med Overskrift „Deliver to my (our) order“, gør han sig derved ansvarlig for Fragten paa samme Maade som en Endossent af en Veksel gør sig ansvarlig for en Veksels Betaling. Et Konnossement indeholder jo som bekendt altid en Stipulation, at Varerne afleveres imod Betaling af en vis stipuleret Fragt, eller imod Betaling af Fragt (og andre Betingelser) efter Certeparti, og det er dette Ansvar, en Modtager paa-tager sig overfor Skibsrederen ved at endossere Konnossementet. Nægter imidlertid en Modtager at endossere Konnossementet — og jeg ser ikke, hvorledes man kan tvinge ham dertil — er der en anden Udvej aaben for en Skibsfører, hvorved han i Lovens Øjne, i Følge Botterell & Roches Udsagn, og efter al Rimelighed kan sikre sig Modtagerens Betalingsansvar.

Forlang og insister paa en a Konto Betaling straks, efter at Løsningen er begyndt.

En saadan a Konto Betaling — i hvert Fald for den Del af Ladningen, der faktisk er udlosset — kan ikke nægtes; nægtes den, kan Skibsføreren tage sine Forholdsregler ved at gøre sin Panteret gældende i Følge Merchant Shipping Act. Har Modtageren betalt et Beløb a Konto Fragten uden Henvi-sning til, at han handler som Agent for andre, har han derved, skulde man tro, godkendt, at han er den Betalingsansvarlige.

Hvad enten en Modtager endosserer sit Konnosse-

ment eller ikke, bør en Skibsfører altid optage et Beløb paa Fragten saa nær op til det totale Fragtbetøb som muligt, saaledes at der kun bliver en Saldo at regulere ved den endelige Udlosning, med mindre han har at gøre med et ubetinget solidt Hus, thi at være betalingsansvarlig og have Betalingsævne er to forskellige Ting. Og selv et ubetinget solidt Hus nægter sjældent eller aldrig at yde en a Konto Betaling.

Jeg kunde skrive en Del om Konnossementslov, „lien“ paa Ladning for Fragt, Liggedagspenge etc. etc., men derved vilde jeg gaa for langt udenom det Æmne hvorom det her drejer sig.

London, d. 19. Juni 1905.

P. A. Petersen.

## Nordisk Skibsrederforenings 16de Aarsberetning.

Den 31te December 1904 var der i Foreningen indtegnet 1,572,865 Tons mod 1,544,896 Tons den 31te December 1903, saa at Fremgangen i 1904 har været 27,969 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge:	953,815	mod i Fjor	939,682
Sverrig:	308,178	mod i Fjor	315,253
Danmark:	255,649	mod i Fjor	243,643
Andre Lande:	55,223	mod i Fjor	46,318

Antallet af „personlige“ Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 180.

Af Tonnagen er 60,758 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overtager de i Lovens § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret.

Foreningen har i Aar ligesom tidligere modtaget forskellige Sager til Afgørelse ved Voldgift, overensstemmende med Lovens § 14, ved Formanden, Bestyreren og indtil 3 af Bestyrelsesmedlemmerne, udnævnt af Formanden.

Blandt de mange Sager af almindelig Betydning for Skibsfarten, som i Aarets Løb er behandlede, kan nævnes følgende:

Forandring af Rorkommandoen. Konsulatafgiften i Norge og dens Eftergivelse under Timecharter indgaaet før den sidste Lovs Ikrafttræden den 20de December 1902. Forstaaelse af Udtrykket „Oplag“ i den ny norske Konsulatlov. Ønskeligheden af de norske Konsulaterberetningers fortsatte Udgivelse. Rømningsvæsenet i Golfhavnene. Søkyndig Assistance i Norges Højesteret ved Paadømmelse af maritime Sager. Mønstringsvæsenet i Norge. Spørgsmaal om at sikre Tilgang af Mandskab til Handelsflaaden ved at tage Reservedrenge om Bord paa Skibene og i Forbindelse hermed Lodsafgift ved Anløbning af norsk Havn for at paamønstre Mandskab. Spørgsmaal om en nordisk Harter-Akt. Spørgsmaal om Oprettelse af en Skibshypotekbank i Norge. Spørgsmaal om hvilke Midler der bør anvendes for at undgaa Fordringer for Fejl i Levering af Last og Tab af Last fra Skibets Losning til Lastens endelig Stabling og Tælling (Mankospørgsmaal). Forbedring af Logwood-Certepartierne med Forslag til ny Klausuler for at undgaa

det urimelige Ansvar, Skibene udsættes for i denne Fart paa Grund af Kapning af Veddet. Disse Klausuler er senere blevet vedtaget af det overvejende Antal af skandinaviske Skibsredere, der er interesseret i Logwoodfarten. Klausulerne har mødt stærk Modstand fra Befragternes Side. Efter Meddelelse ved Aarets Slutning, synes det imidlertid, som om Klausulerne har begyndt at vinde Indpas, og det maa haabes, at de vil kunne blive gennemført ved fortsat samlet Optræden fra Redernes Side. Skibsaktieselskabers Beskatning i Norge.

I Aaret 1904 registreredes 804 Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 128 for Bestyrelsen, og af disse besluttedes 117 overtagne for Foreningens Regning til Afgørelse ved Dom eller Voldgift. Af de overtagne 117 Sager er 16 vundne, 6 tabte, 2 opgivet, 42 forligt, medens 51 er for Retten. Af de vundne Sager er 5 under Appel. Af de tabte er 3 appelleret.

Siden Foreningens Stiftelse 1889 og indtil Udgangen af Aaret 1904 har der været forelagt Foreningen 5613 Sager.

I de 6 Aar, der er hængaaet siden de ny Love traadte i Kraft, har Antallet været 3,884 eller c. 648 Sager pr. Aar.

De fleste af disse Sager er gennem Foreningen ordnet i Mindelighed. Hvor dette ikke er lykkedes, er Sagerne forelagt Bestyrelsen til Afgørelse af, hvorvidt Proces skulde anlægges for Foreningens Regning.

I de nævnte 6 Aar er 570 Sager forelagt Bestyrelsen. Med Hensyn til disse 570 Sager har Bestyrelsen besluttet Proces anlagt for Foreningens Regning i 526 Tilfælde, medens 44 er fundet for tvivlsomme eller af for liden almindelig Interesse til at procederes; 10 er overtaget med Forbehold med Hensyn til Omkostningerne indtil Halvdelen efter Lovens § 8. Af de 526 Sager er 244 senere forligte, 45 opgivne, dels paa Grund af Modpartens Insolvens, dels paa Grund af senere fremkomne Oplysninger, der har gjort Sagerne mere tvivlsomme og endelig tildels paa Grund af Bevisets Stilling, 121 Sager er vundne, medens 47 er tabte. Flere af disse vundne eller tabte Sager er imidlertid appellerede, og ialt havde Foreningen pr. 31. December 1904 for sin Regning 96 Processer verserende i forskellige Lande.

Af de i 1904 indbragte eller afsluttede Sager har, som almindelig, de mere interessante været omtalte i Cirkulærer til Foreningens Medlemmer, og man antager derfor her at kunne indskrænke sig til en Henviisning dertil.

### Bestyrelsesmøde

afholdtes d. 27. ds. paa Hotel Phønix, Kjøbenhavn.

Formanden, Konsul M. Oppen, aabnede Mødet ved at referere til den sørgelige Begivenhed ved Skoleskibet „Georg Stage“s Undergang og udtrykte sin store Medfølelse for de Efterladte, hvortil Medlemmerne sluttede sig ved at rejse sig.

Følgende Bestyrelsesmedlemmer var til Stede:

Fra Danmark: Skibsreder Ad. Carl, Konsul Peter L. Fisker, Skibsreder Carl H. Melchior, Skibsreder D. Torm og Skibsreder N. J. Ohlsen; fra Sverrig: Skibsreder John E. Olson og Grosserer Sigurd Hedberg; fra Norge Formanden for Foreningen, Konsul Oppen, Konsul Sigval Bergesen, Konsul Bull Kjøsterud, Konsul Morten Kallevig, Konsul Halfdan Wilhelmsen, Skibsreder O. O. Bergh, Skibsreder Fred. Olsen, Skibsreder C. Zernichow, Bestyrer J. Jantzen og Sekretær M. D. Borelly.

Bestyreren redegjorde derefter for Status. Foreningens Formue pr. 27. Juni 1905 udgjorde Kr. 90,000; udbetalt til juridisk Bistand til Dato var c. Kr. 40,000.

Den indmeldte Tonnage udgør nu over 1,600,000 Tons. Foreningen har for Tiden under Behandling c. 300 Sager, hvoraf 105 Processer, som føres for For-

eningens Regning; heraf i United Kingdom 13, i Tyskland 17, i Frankrig 10, i Ægypten 9 og Resten i forskellige andre Lande.

I et Foredrag angaaende den nys afholdte Kjøbenhavn Konferencen gav Hr. Direktør Ad. Carl en Del orienterende Oplysninger angaaende Forhandlingerne paa denne og den Organisation, som tænkes oprettet, hvortil Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse tilsagde sin Bistand, idet man fuldt ud anerkendte Betydningen af, hvad der allerede var udrettet, og hvad der videre kunde udrettes ad denne Vej.

Sluttelig behandledes en Forespørgsel fra det svenske Kommercekollegium til Foreningen angaaende internationale Bestemmelser vedrørende Transport af Trælast paa Dæk i Vintermaanederne. Denne Henvendelse fra Kommercekollegiet var foranlediget ved en Skrivelse fra den britiske Gesandt i Stockholm til Udenrigsministeren og lignende Henvendelse er sket til andre søfarende Nationers Regeringer for om mulig at komme til en Forstaaelse med Hensyn til Indførelsen af internationale Regler paa dette Omraade. Efter adskillig Diskussion vedtog man enstemmig følgende Udtalelse:

Bestyrelsen anser det ikke tilraadeligt, at der vedtages internationale Bestemmelser angaaende Transport af Trælast paa Dæk i Vintermaanederne svarende til Bestemmelse § 451 i Merchant Shipping Act 1894. Bestyrelsen er nemlig af den Formening, at der ikke ved disse Bestemmelser er taget tilbørligt Hensyn til de Variationer i Skibets Lasteævne, som beror paa dets Konstruktion, Stabilitet og Udrustning, dets Bæreevne og Ballastforhold, Dækkets Anbringelse og Styrke, Rejsens Art og Varighed samt Lastens egen Beskaffenhed, saavel som Dækslastens Vægtforhold til Lasten under Dæk. Det maa efter Bestyrelsens Formening anses som umuligt ved formelle og ufravigelige Regler at tage tilbørligt Hensyn til alle disse Faktorer, hvoraf Skibets større eller mindre Lasteævne afhænger. Bestræbelserne for ved internationale Lovbestemmelser at indskrænke Ulykker paa Søen paa Grund af overdreven Dækslast kan næppe, om fuld Retfærdighed skal vises og unødige Tab for Rederibedriften undgaaes, udstrækkes videre end til Bestemmelser svarende til dem, der indeholdes i den norske Lov om Statskontrol med Skibes Sødygtighed af 9. Juli 1903 §§ 55—59\*).

\*) § 55. Ethvert Skib, der agtes anvendt i Fart med Trælast, skal meddeles Certifikat udstedt af Tilsynet, angivende, hvorvidt det kan anses skikket til at føre Dækslast eller ikke. For at et Skib skal kunne anses skikket til at føre Dækslast, udkræves, at det er saaledes konstrueret, bygget og udrustet, at dette kan ske uden særegen Fare, og navnlig, at Skibet besidder eller kan bibringes den fornødne Stabilitet, at den Del af Skibet, hvorpaa Dækslasten anbringes, er tilstrækkelig stærkt bygget for at kunne med Tryghed bære samme, og at Skibet er forsynet med saadanne Fæstigheder og Surringer, som fornødiges for at sikre Dækslasten mod Forskydning.

§ 56. Under Fart nordenfor 35° n. eller sønden for 35° s. bør i Vintertiden mellem 1ste Oktober og 1ste April Nord for Ækvator og tilsvarende Tid Syd for Ækvator Dækslasten indskrænkes. Under alle Omstændigheder maa Skibet i denne Tid ikke føre mere Dækslast, end at det ved Afgang fra Havn kan ligge ret uden Slagside, forarsaget ved Overvægt. Herom sker Anførsel i Dagbogen.

§ 57. Dækslasten maa anbringes saaledes, at den ikke hindrer Skibets Manøvrering og Navigering eller Redningsbaadens og andre Redningsredskabers Tilkommelighed og Brug.

§ 58. I Certifikatet anføres det Tidsrum, for hvilket det er gældende; dette kan dog ikke udstrækkes ud over ti Aar.

§ 59. Regler betræffende Føring paa Dæk af andre Varer end Trælast kan udfærdiges af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklede i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget, de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere støt end i de øvrige Maaneder og kun sjældent stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV. og paa den europæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linjen.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linje fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storm, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taagehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagetimer om Maaneden over 300. Syd for 40° N. Brd. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredde og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der indtil d. 18. Juni indløbet overordentlig talrige Ismeldinger fra New Foundlands Bankerne, og de sidste Meldinger indtil samme Dato har ikke tilkendegivet, at Isen er ved at vige tilbage.

Damperruter. Paa Grund af de i Aar endnu stadig forekommende Ismasser er Damperruterne endnu ikke lagt tilbage til deres egentlige Plads. Følgende Skæringspunkter overholdes endnu: Paa Udrejser 41° N. Brd. paa 47° V. Lgd. og paa Hjemrejser 40° 10' N. Brd. paa 47° V. Lgd.

## Skade paa Skib under Maanedsbefragtning.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.)

Nordisk Skibsrederforening har ved flere Lejligheder faaet Anmodning om hos Maanedsbefragtere at indkassere



## BERETNING

fra

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1904

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. 2. Juli f. A. efter Tur Konsul P. Rechnitzer, Konsul C. P. Lund og Skibsreder N. J. Ohlsen, der alle genvalgte. I Bestyrelsens samme Dag afholdte Møde genvalgte Konsul Rechnitzer til Foreningens Formand for de kommende 3 Aar.

## Kreditsstyrelserne.

I Kreditsstyrelsernes Sammensætning er i Aarets Løb ingen Forandring foregaaet.

## Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1904 indmeldt 945 Medlemmer og 709 Skibe, repræsenterende 78,080 Reg.-Tons Netto.

Foreningens Regnskab for Aaret 1904 udviser følgende:

## Indtægt.

## Udgift:

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1903 .....	1,015	27	Udgifter ved Bestyrelsesmøde og Generalforsamling .....	102	00
Indbetalt af Kredsaftdelingen for:			Rejseudgifter .....	532	19
Bornholm .....	226	46	Avertissementer .....	35	40
Sjælland .....	211	90	Medlemsbladet .....	3,776	00
Fyen .....	928	58	Bogtrykkerarbejde .....	104	15
Ærø og Langeland .....	602	08	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.	500	00
Øst-Jylland .....	210	02	Lønning .....	600	00
Nord-Jylland .....	85	00	Porto .....	55	22
Thyland og Mors .....	131	77	Forskellige Udgifter .....	23	25
Fanø og Vest-Jylland syd for Limfjorden	646	72			
Afdelingen for mindre Skibe .....	1,900	88	Beholdning d. 31. Decbr. 1904 .....	5,728	21
Overordentlige og udenlandske Medlemmers Bidrag .....	177	59		408	06
	6,136	27		6,136	27

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, i Juni 1905.

Thurø, i Juni 1905.

P. N. Harbye.

Sophus Hansen.

## Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Første Oplag af den af Foreningen udgivne J. Kusk Jensen: Haandbog i praktisk Sømandsskab forventes at blive udsolgt i indeværende Aar, hvorefter Regnskab for Restoplages Salg i 1904 og en Del af 1905 fremkommer med Foreningens næste ordinære Regnskab. Bestyrelsen har truffet Foranstaltning til et nyt Oplag og haaber at blive i Stand til at udsende Bogen i en udvidet og i flere Henseender forbedret Skikkelse.

## Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Den d. 1. Januar 1904 for Foreningens Medlemmer i Kraft traadte Forpligtelse til ikke at undertegne noget Certeparti, hvorefter der af Føreren forlanges Garanti for

Vægt, er, saa vidt Bestyrelsen kan skønne, ogsaa i det forløbne Aar i vidt Omfang blevet overholdt og har fremdeles haft gode Virkninger i Farten fra Østersøhavnene. Bestyrelsen opfordrer Foreningens Medlemmer til ogsaa fremtidig ved Sammenhold og Fasthed at modvirke ethvert Forsøg paa Afslutning af Certepartier med Forpligtelse til at garantere for Vægt.

## Lodstaksterne.

Paa Foreningens sidst afholdte ordinære Generalforsamling forelaa en Skrivelse fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om Indsendelse af de yderligere Oplysninger om de ny Lodstaksters Virkninger, som Bestyrelsen maatte kunne fremskaffe. Denne Skrivelse gav

paa Generalforsamlingen Anledning til en meget indgaaende Diskussion, der tjente til yderligere Belysning af de uheldige Virkninger, de ny Lodstakster paa forskellig Maade havde haft. I en Skrivelse til Fællesrepræsentationen af 9. Juli f. A. supplerede Bestyrelsen derefter de af den tidligere givne Oplysninger om Lodstaksternes Virkninger i enkelte Farvande, hvilke Oplysninger viste, at en betydelig gennemsnitlig Forhøjelse af Lodsafgifterne havde fundet Sted. Det hele foreliggende Materiale gjorde det efter Bestyrelsens Mening utvivlsomt, at de ny Takster havde medført en gennemgaaende Forhøjelse af Lodsafgifterne for Sejlskibene og særlig for de mindre Sejlskibe, hvoraf vor Sejlskibsflaade overvejende bestaar. Bestyrelsen henstillede derfor til Repræsentationen at søge udvirket, at der finder en gennemgaaende Nedsættelse i Lodstaksterne Sted for Sejlskibene, og den udtalte som sin Formening, at Lodsvesenets Administration nu har eller vil kunne fremskaffe det fornødne Materiale til at revidere Taksterne, bl. a. gennem de for hvert lodset Skib indsendte Duplikat-Bilag, der er forsynet med den paagældende Skibsførers Underskrift. Denne Revision er for Sejlskibenes Vedkommende saa meget mere paakrævet, som de nu gældende Bestemmelser om Lodsning under Bugsering paafører Sejlskibene ret store og ganske unødvendige Udgifter.

Bestyrelsen fremførte i Tilslutning hertil Ønsket om, at det maatte blive taget under Overvejelse, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt, at Lodsvesenet for flere af vore Havnes Vedkommende overgik til at være en kommunal Institution. Da vore Farvande jo er af meget forskellig Karakter, bør der ved Lodsningbestemmelserne tages meget Hensyn til lokale Forhold. For Centraladministrationen er det sikkert ofte vanskeligt at tage saadanne Hensyn, hvorimod de enkelte Kommuner vil være i Stand til at give Regler, der er afpassede efter de lokale Forhold. I enkelte af vore Havne er Lodsvesenet ogsaa underlagt Kommunen, og denne Ordning virker formentlig til almindelig Tilfredshed. Det vil jo ikke være tænkeligt, at Lodsvesenet i sin Helhed skulde overgaa til at være en kommunal Institution, men det fortjener formentlig at undersøges, om dette ikke skulde være praktisk for flere af vore Havnes Vedkommende. I hvert Fald var det sikkert ønskeligt, om der søgtes etableret en nøjere Samvirken mellem Lodsvesenets Administration og de enkelte Kommuner.

Af Aarsberetningen fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fremgaar det, at der derefter er ført yderligere Forhandlinger med Ministeriet om Lodstaksternes Nedsættelse, og at Sagen har været under Overvejelse i en af Ministeriets nedsat Kommission. Kort forinden nærværende Beretnings Afslutning er udkommet ny Lodstakster, der traadte i Kraft fra 1. Juni d. A., og af hvilke Bestyrelsen har tilstillet Foreningens Kredsafdelinger hver et Eksempplar.

### Besejlingsforhold paa Limfjorden.

Som Svar paa det i sidste Aarsberetning omtalte Andragende angaaende Ophævelsen af Lodstvangen over Løgstør Grunde og Etableringen af Ledefyr ved Løgstør har Bestyrelsen modtaget en Skrivelse fra Marineministeriet, i hvilken der udtales, at det nu som tidligere maa anses for nødvendigt, af Hensyn til Skibsfarten i sin Almindelighed, at opretholde den nævnte Lodstvang, hvortil kommer, at Dybdeforholdene i Løbet hidtil har været underkastede betydelige og pludselige Forandringer, til hvilke Skibsfarten kun ved Benyttelsen af det stedlige Lodseri har kunnet tage tilbørligt Hensyn. Ministeriet beklagede derfor ikke at kunne imødekomme Foreningens Anmodning om hel eller delvis Ophævelse af Lodstvangen. Angaaende en Ledefyrlinie ved Løgstør oplyste Ministeriet, at Bekostningen ved den i Forhold til dens Nytte vilde være saa stor, at Ministeriet ikke kan gaa ind paa at søge den hertil fornødne Bevilling.

For at hjælpe Sejladserne om Dagen, har Ministeriet truffet Foranstaltning til Bygning af en 55 Fod høj Baake nær ved Løgstør, der skal erstatte Næsborg Kirke som Bagpunkt for Dagmærket for Sejladserne.

Paa Foreningens Generalforsamling i Fjor førtes en indgaaende Diskussion om Lodsforholdene ved Renderne over Dragbanken og i Bejstrup Løbet, og der udtaltes Ønske om, at Lodstvangen gennem disse Render ophæves, og at i hvert Fald Betalingen for Lodsning gennem dem fastsættes rimeligere. I de Lodstakster, der traadte i Kraft d. 1. Juni i Aar, er det fastsat, at Skibe, der er underkastede Lodstvang gennem de nævnte Render (Skibe med et Dybgaende af over 10 Fod dansk, 31 Decimeter), maa gøre Signal for Lods ved Aalborg, Nibe eller Løgstør. Naar Skibsføreren paa Lodsens Forespørgsel erklærer, at han kun vil benytte dennes Hjælp i det eller de af Løbene, Skibet skal passere, skal der i Lodsbetaling kun erlægges Halvdelen af de takstmæssige Lodspenge for den paagældende hele Strækning, hvorimod der skal erlægges fulde Hjemrejsepenge. Lodspligtige Skibe, der først viser Lodssignal ved selve Løbenes Begyndelse, er pligtige at erlægge fulde Lodspenge, selv om Lodsens ikke har kunnet komme til Stede, da der i saa Fald ikke, som paabudt i Lodslovens § 20, betimelig er gjort Signal efter Lods. Skibe, der ikke er underkastede Lodstvang i de nævnte Løb, skal derimod erlægge fulde Lodspenge, selv om Lodsens kun er benyttet til Lodsning gennem et eller flere af Løbene.

Under 25. April 1898 rettede Bestyrelsen et Andragende til Ministeriet om at søge Forholdene ved Sejladserne gennem Jærnbanebroen ved Aalborg forbedrede. Efter gentagne Gange paany at have henvendt sig til Ministeriet om denne Sag, har Bestyrelsen under 21. December f. A. atter indtrængende anmodet det om at søge den ordnet, idet det ikke vil være forsvarligt at udsætte den paakrævede Forbedring af Forholdene længere. Det er Bestyrelsen bekendt, at Statsbanernes Administration nu forbereder Anbringelsen af ny og tidsvarende Apparater til dermed at aabne og lukke Svingbroen, og det menes, at Forandringer i denne Retning vil blive iværksatte i en overskuelig Fremtid. Bestyrelsen tør saaledes antage, at man omsider vil søge den nuværende Ordning, der maa betegnes som ganske uforsvarlig, afløst af en ny.

### Skibets Forpligtelse ved Losning.

Som meddelt i sidste Aarsberetning, foranledigede Bestyrelsen en ved Aalborg Søret afsagt Dom om Skibets Forpligtelse i Henhold til Sølovens § 136 appelleret til Landsoverretten i Viborg. Sørettens Dom gik ud paa, at nævnte Paragraf i Søloven i Forbindelse med § 116 etablerer den Regel, at Ladningen skal afleveres paa Kajen saavel 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. Overretten kom derimod til det Resultat, at selv om en Skippers Forpligtelse efter § 136 ikke i alle Tilfælde vil kunne fyldestgøres ved at Godset bringes op paa Rælingen, saa er det dog uden Hjemmel i Sølovens nævnte Forskrift, naar det har været forlangt, at Ladningen skulde afleveres paa en Kaj, hvis Overkant ikke alene var uden nogen Berøring med Skibets Side, men endog laa ca. 1½ Alen højere end Rælingen og altsaa ikke ubetydeligt højere end den øverste Del af Skibets Side.

Denne Dom appelleredes til Højesteret, i hvis d. 2. Februar afsagte Dom udtales:

„Som i den indankede Dom bemærket, er der Enighed mellem Parterne om, at den omspurgte Klausul i Certepartiet maa forstaas paa samme Maade som Bestemmelsen i Sølovens § 136, at ved Losning har Skipperen at aflevere Godset ved Skibets Side, og Parterne er fremdeles enige om, at Sagen alene drejer

sig om, hvorvidt Indstævnte under de foreliggende Omstændigheder har været forpligtet til at hæve Godset saa højt, at det kunde modtages fra Kajen. Den nævnte Bestemmelse i Forbindelse med den tilsvarende Regel i § 116 findes nu at maatte forstaas saaledes, at en saadan Forpligtelse i et Tilfælde som nærværende, hvor Skibet ligger ved Kaj, paahviler dette, og Sørettens Dom vil derfor efter Appellantens Paastand være at stadfæste, dog at Omkostningerne hæves. Omkostningerne for Overretten og for Højesteret findes ligeledes at maatte hæves.“

Bestyrelsen beklager selvfølgelig det Resultat, Højesteret saaledes er kommet til. Skulde det imidlertid give Anledning til, at man fra Modtageres og Afladeres Side stiller større Fordringer til Skibet end saadanne, som man fra alle Sider stedse har anset for at være retmæssige baade i Henhold til Søloven og til Praxis, vil Bestyrelsen være betænkt paa og vil heller ikke savne Midler til at værges Redernes Interesse paa dette Omraade. Bestyrelsen opfordrer Medlemmerne til at indberette til den alle Tilfælde, i hvilke der under Paabe- raabelse af den afsagte Højesteretsdom stilles særlige Fordringer til dem ved Losning og Ladning.

### Farvandenens Afmærkning og Belysning.

Bestyrelsen har til Marineministeriet indsendt Andragender om forskellige Forandringer og Forbedringer ved Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande og har for flere af de fremsatte Ønskers Vedkommende modtaget imødekommende Svar.

I Anledning af den i sidste Aarsberetning omtalte Henvendelse til Randers Havneudvalg har Bestyrelsen fra dette modtaget Meddelelse om, at Ministeriet har approberet, at der foretages saadanne Forandringer i Afmærkningen af Indsejlingen til Randers Fjord, at de af Bestyrelsen paatalte Mangler vil blive afhjulpne.

### Betalingen for Knippelsbros Aabning.

Efter til Havnekaptajnen i Kjøbenhavn at have indgivet Andragende om at søge fastsat en Beregningsmaade for Afgiften for Passage gennem Knippelsbro, saa at Sejladsen, og særlig Smaaskibene, herigennem faar en Lettelse, har man fra Havnekaptajnen modtaget Meddelelse om, at den tidligere anvendte Beregningsmaade for Betalingen for Knippelsbros Aabning ved Skibes Gennemsejling fra 1. Februar 1905 ændres saaledes, at Fartøjer paa indtil 50 Netto Register-Tons skal betale Afgift som Enmastere, Fartøjer mellem 50 og 500 Tons som Tomastere, og Fartøjer paa mere end 500 Tons som Tremastere.

### Lov om Søfolks Ulykkesforsikring.

Under 1. April d. A. er udkommet Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed. Bestyrelsen har, som det fremgaar af tidligere Aarsberetninger, deltaget i Forarbejderne til denne Lov, og det er den en Glæde at udtale sin Anerkendelse af, at der ved Loven ydes Sejlskibsrederne et saadant Tilskud fra Statens Side, at man tør haabe, at Loven ikke vil paaføre Sejlskibsrederiet urimelige Byrder. Loven vil derfor forhaabentlig vise sig nogenlunde tilfredsstillende, selv om den ikke har faaet det Indhold, man fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side oprindelig havde ønsket, navnlig med Hensyn til, at de forsikrede Søfolk var komne til at yde et Bidrag til Forsikringen.

Fra Kredsstyrelsen for Fyen modtog Bestyrelsen under 5. Marts d. A. en Anmodning om, naar Lovforslaget om Søfolks Ulykkesforsikring var gennemført, hurtigst mulig at tage de fornødne foreløbige Skridt til Op- rettelse af den i Lovforslaget omhandlede gensidige For-

sikringsforening til Overtagelse af Forsikring efter Loven. Bestyrelsen indkaldte derefter en ekstraordinær Generalforsamling til Afholdelse i Odense d. 14. April og til Forhandling og eventuel Beslutning om, hvilke Skridt der fra Foreningens Side vilde være at tage i Anledning af den vedtagne Lov om Søfolks Ulykkesforsikring. Dette Spørgsmaal var derefter paa Generalforsamlingen Genstand for en indgaaende Behandling, efter hvilken Generalforsamlingen besluttede at nedsætte et Udvalg til at forberede Oprettelsen af den i Lovens § 24 omhandlede gensidige Forsikringsforening til Overtagelse af Forsikring efter Loven, og bemyndigede Udvalget til at føre de fornødne Forhandlinger angaaende Foreningens Organisation og Vedtægternes Udfærdigelse, forinden Foreningen konstitueres. Til Medlemmer af dette Udvalg valgte Generalforsamlingen Konsul P. Rechnitzer, Aalborg, Sekretær L. Drechsel, Kjøbenhavn, Konsul C. P. Lund, Rønne, Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø, Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg, Skibsreder N. I. Ohlsen, Marstal, Skibsreder B. B. Fries, Marstal, Skibsreder P. N. Winther, Nordby, Skibsreder A. M. Knudsen, Sønderho, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus, og Skibsreder H. C. Andersen, Aarhus. Udvalget konstituerede sig samme Dag og valgte et Underudvalg, bestaaende af Konsul Rechnitzer, Sekretær Drechsel og Konsul Lund.

Om Udvalgets Arbejde foreligger der ikke Meddelelser ved nærværende Beretnings Afslutning. Bestyrelsen tror imidlertid ved de Foranstaltninger, den saaledes har truffet, at have gjort, hvad den foreløbig formaar, for at Lov om Søfolks Ulykkesforsikring kan blive ført ud i Livet paa en for Sejlskibsrederierne praktisk Maade.

### Konsulatafgiften.

Under 10. Marts d. A. er udkommet Lov om Nedsættelse af Konsulatafgiften. I Henhold til denne Lov nedsættes fra 1. Januar 1905 Konsulatafgiften for Sejlskibe til 6 Øre halvaarlig pr. Register-Ton Netto. Bestyrelsen, der igennem en lang Aarrække har taget til Orde for Konsulatafgiftens fuldstændige Ophævelse som en Foranstaltning, der med Rette kunde fordres fra Skibsfartens Side, kan selvfølgelig ikke anse den nu foreliggende Lov for tilfredsstillende. Bestyrelsen haaber imidlertid, at den haardt tiltrængte og derfor velkomne Lettelse, som Loven yder Skibsfarten, snart maa blive efterfulgt af den endnu resterende Konsulatafgifts Ophævelse.

### Aktieselskabers Beskatning.

I Anledning af den Aktieselskaber, der driver Skibsfart, i Henhold til de ny Skattelove paalignede Skat til Stat og Kommune, har Bestyrelsen gjort Skridt til at faa gennemført en ensartet og for de paagældende Selskaber retfærdig Ligning i de forskellige Kommuner. Af Hensyn til denne Sags Betydning skal her gengives Ordlyden af den af Bestyrelsen til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart rettede Henvendelse, i hvilken findes optaget Bestyrelsens Cirkulære til Kredsstyrelserne af 18. December f. A. Skrivelsen til Fællesrepræsentationen af 23. Marts d. A. har følgende Ordlyd:

I Anledning af de i Henhold til de ny Skattelove nu foretagne Ligninger af Skat til Staten og Kommunen af Aktieselskaber, der driver Søfart, tillader Bestyrelsen sig herved at rette en Henvendelse til den ærede Repræsentation for ved dens Medvirkning at faa tilvejebragt mere ensartede og med de nævnte Loves Hensigt bedre stemmende Regler for Paaligning af de nævnte Skatter.

Til Oplysning om de Grunde, der har bevæget Bestyrelsen til at optage denne Sag til Behandling, skal her gengives Indholdet af et Cirkulære, som Bestyrelsen under 18. December f. A. tilstillede Foreningens Kredsstyrelser:

„Der er nu, som det vil være den ærede Kredsstyrelse bekendt, i samtlige Landets Kommuner foretaget Ligning af Skat til Kommunen i Henhold til Lov om Ændringer i den kommunale Beskatning af 15. Maj 1903, og der er saaledes ogsaa lignet Skat af Aktieselskaber i Henhold til nævnte Lovs § 16; samtidig er der lignet den Aktieselskaber paahvilende Indkomstskat til Staten i Henhold til Lov om Indkomst- og Formueskat til Staten af 15. Maj 1903 § 2.

Der vil saaledes nu i de paagældende Kommuner foreligge et Materiale, af hvilket det fremgaar, hvorledes Skatteligningsmyndighederne har fortolket de ovennævnte Lovs Regler for Aktieselskabers Beskatning. Efter hvad Bestyrelsen foreløbig har bragt i Erfaring, har man dels ikke fortolket disse Regler paa samme Maade i de forskellige Kommuner, dels har man ikke fortolket dem saa gunstigt for de Aktieselskaber, der driver Skibsfart, som Lovene tilsteder. I begge Henseender vil det være af megen Interesse for Skibsfarten, at der sker en Forandring ved de efterfølgende Skatteligninger, og Bestyrelsen har derfor ment at burde tage denne Sag op til Behandling med det Maal for Øje, at tilvejebringe ensartede og for Skibsfarten gunstige Regler for Paaligning af Skat af Aktieselskaber, der driver Søfart, til Staten og Kommunen.

Forinden videre kan foretages i denne Sag, vil det være nødvendigt at tilvejebringe Oplysninger om de i de forskellige Kommuner foretagne Ligninger, for gennem det saaledes indsamlede Materiale at paavise tilstedeværende Uensartetheder og Ubiligheder overfor de skatteydende Aktieselskaber. Disse Oplysninger søges indhentede gennem nærværende Henvendelse til Kredsstyrelserne, og ved deres Indsendelse ønsker Bestyrelsen tillige at modtage Kredsstyrelsernes Udtalelser om de foretagne Ligninger. Til Vejledning i sidst nævnte Henseende skal man give følgende Oplysninger om de Regler, der er fulgte i Kjøbenhavns Kommune ved Paaligningen af Skat af Dampskibsselskaber.

Ved Beregningen af Indkomstskatten til Staten og Kommunen for Dampskibsselskaber har der foreligget to Tvivlsspørgsmaal, nemlig 1) om Berettigelsen til i Driftsoverskudet at fradrage 5 pCt. af Skibenes Indkøbspris som Afskrivning, og 2) om Forstaaelsen af Lovens Bestemmelser om, at Skattepligten bortfalder for den Del af Nettoindtægten, der svarer til en Bruttoindtægt, som kan godtgøres at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet.

For det første Spørgsmaals Vedkommende gives Reglen i Lov om Indkomst- og Formueskat til Staten § 6 a, der lyder:

„Ved Beregningen af den skattepligtige Indkomst bliver at fradrage: Driftsomkostninger, d. v. s. de Udgifter, som i Aarets Løb er anvendte til at erhverve, sikre og vedligeholde Indkomsten, derunder ordinære Afskrivninger.“

Ved dette sidste Udtryk: „ordinære Afskrivninger“ forstaaes, i Følge den officielle Vejledning, Afskrivninger af saadanne Værdiforringelser paa Skibene, som hidrører fra ordinært Slid. Dampskibsrederi-Foreningen har her fastholdt Berettigelsen til at regne med en Afskrivning af 5 pCt. som ordinær, og at Afskrivningen beregnes af Skibenes Indkøbspris, ikke af deres bogførte Værdier. Kjøbenhavns Skatteraad har ved Paaligningen af Stats- og Kommuneskatten godkendt denne Opfattelse, dog kun for saa vidt som det nævnte Beløb faktisk er afskrevet, hvilket skal fremgaa af Regnskabet. Skatteraadet har fremdeles godkendt Afskrivning, selv om denne sker i Form af Henlæggelse til en Reserve- og Administrationsfond. Dampskibsrederi-Foreningen har paaanket den skete Ligning til Overskatteraadet for at faa ubetinget Ret til at regne med en Afskrivning af 5 pCt. som ordinær, selv om den ikke er faktisk foretaget, men det antages, at Overskatteraadet vil fastholde, at den skal være foretagen og opført i Regnskabet.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaal foreligger Reglen i Lov om Indkomst- og Formueskat til Staten § 6 f. Efter denne skal et her hjemmehørende Selskab, naar det godtgøres, at en vis Del af dets Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, ikke svare Skat af en forholdsmæssig Del af dets Nettoindtægt. For at denne Regel kan finde Anvendelse, kræves det i den officielle Vejledning, at den paagældende Virksomhed i sin Helhed foregaar i Udlandet; som Eksempel herpaa nævnes i Vejledningen, at et eller flere af et her hjemmehørende Selskabs Skibe udelukkende benyttes til Fart mellem udenlandske Havne.

Dampskibsrederi-Foreningen har hævdet den Fortolkning af denne Regel, at Halvdelen af den her i Landet oppebaarne og hele den i Udlandet oppebaarne Bruttoindtægt bør regnes som hidrørende fra Virksomhed i Udlandet. Skaraattedet har imidlertid fortolket Reglen saaledes, at det ved Fradragets Beregning er den Bruttoindtægt, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, der vil være at lægge til Grund. Raadet har saaledes hverken tiltraadt Dampskibsrederi-Foreningens Opfattelse eller den i den officielle Vejledning fremsatte, efter hvilken sidste det vilde kræves, at Skibene udelukkende benyttedes til Fart som den nævnte. Den af Skatteraadet saaledes skete Ansættelse af Dampskibsselskabernes Indtægt er paaanket til Overskatteraadet, der dog antages at ville tiltræde Skatteraadets Opfattelse.

De stedfundne Forhandlinger har altsaa for de herværende Dampskibsselskabers Vedkommende foreløbig ført til:

1. at der ved Beregningen af den skattepligtige Indtægt bl. a. kan fradrages 5 pCt. af Skibenes Indkøbspris, for saa vidt det paagældende Selskabs Regnskab udviser, at et hertil svarende Beløb faktisk er afskrevet.
2. at der ved den Bruttoindtægt, som skal godtgøres at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet, for at en forholdsmæssig Del af Nettoindtægten bliver skattefri, forstaaes den, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted.

Det er selvfølgelig ikke udelukket, at man senere vil kunne komme til en for Selskaberne gunstigere Fortolkning. Med Hensyn til ovennævnte Punkt 2 skal det dog bemærkes, at den for næsten alle Dampskibsselskabernes Vedkommende medfører et Fradrag, der gør den overvejende Del af deres Bruttoindtægt skattefri.

De ovennævnte Regler maa i hvert Fald kunne gennemføres ved Paaligningen af Skat af Aktieselskaber, der driver Søfart, i alle de paagældende Kommuner i Landet, og for saa vidt der i nogle af disse er lignet efter Regler, der er ugunstigere for Selskaberne, maa en Ændring i dette Forhold formentlig kunne gennemføres ved efterfølgende Ligninger. Bestyrelsen er betænkt paa foreløbig at søge de her nævnte og senere eventuelt gunstigere Regler anerkendte. Den anmoder derfor herved den ærede Kredsstyrelse om hertil at indberette:

1. hvilke Regler for Ligning af Stats- og Kommuneskat af Aktieselskaber, der driver Søfart, der er fulgt i de Kommuner i Kredsafdelingen, i hvilke saadanne Selskaber findes.
2. om de ovenfor nævnte Regler, der er anvendte ved Ligningen af Skat af Dampskibsselskaberne i Kjøbenhavns Kommune, anses for tilfredsstillende ogsaa ved Ligningen af Skat af Sejlskibs-Aktieselskaber.
3. om der iøvrigt, i Anledning af den her givne Fremstilling, maatte være Bemærkninger at fremføre fra Kredsstyrelsens Side med Hensyn til den omhandlede Skatteligning.

Bestyrelsen har derefter fra Kredsstyrelserne modtaget Indberetninger, der i Hovedtrækkene gaar ud paa følgende.

Fra Bornholms Kredsafdeling (Rønne) meddeles, at de Aktieselskaber, der driver Sejlskibsfart, ikke er blevne beskattede, idet deres Skibe udelukkende har været i udenrigs Fart, d. v. s. i Fart mellem udenlandske Havne. Det i Rønne hjemmehørende „Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866“ har gjort gældende, at der ved Beregningen af den skattefri Indtægt, der hidrører fra Virksomhed i Udlandet, burde tages Hensyn ogsaa til Indtægten fra Fart imellem udenlandsk og indenlandsk Havn, men hertil blev der ikke taget Hensyn. Det nævnte Dampskibsselskabs Fradrag i den skattepligtige Indkomst i Anledning af foretagen Afskrivning paa Skibene svarede til en Afskrivning af c. 5,25 pCt. af Skibenes bogførte Værdi og c. 3,41 pCt. af deres Anskaffelsesværdi.

I Fyens Kredsafdeling (Svendborg) har man ikke paalignet Sejlskibsaktieselskaberne Skat til Kommunen. Ved Paaligningen af deres Skat til Staten har man, med Hensyn til Fradraget for Fortjeneste i Udlandet, gennemført den Regel, at vedkommende Skib udelukkende skal have været beskæftiget i Fart mellem udenlandske Havne, for at det nævnte Fradrag skal komme det til Gode; Skatteligningsmyndighederne har saaledes ikke villet indrømme Fradrag for den Fortjeneste, der er indvundet ved Fart mellem udenlandske Havne, fordi Skibet ogsaa i Aarets Løb har ført Varer til eller fra dansk Havn. Med Hensyn til Fradraget af 5 pCt. af Skibets Indkøbspris, da formenes det ikke, at en saadan Regel her vil have nogen særlig Betydning, idet hvert Skib ejes af et Aktieselskab, hvor der ikke finder nogen Afskrivning Sted eller henlægges noget Reservefond, men hvor hele Udbyttet fordeles til Aktionærerne efterhaanden som det indvindes.

I Kredsafdelingen for Ærø (Marstal) har Spørgsmaalet om Beskatning af Aktieselskaber, der driver Søfart, ikke foreligget. Der findes i Kredsen ikke noget saadant Selskab, der driver Dampskibsfart, og kun 2, der driver Sejlskibsfart, men intet af disse sidst nævnte har haft Indtægt ved Virksomhed i Indlandet og er derfor ikke blevne ramte af Skattelovens Bestemmelser. Kredsstyrelsen udtaler i sin Indberetning den Formening, at hvis saadan Virksomhed skulde opstaa, maa det skattefri Afdrag komme til at indbefatte: 1) al Indtægt, der skriver sig fra Transport af Personer og Gods fra fremmed Sted til fremmed Sted; og 2) Halvdelen af den Indtægt, der skriver sig fra Transport af Personer og Gods fra fremmed Sted til dansk Sted og fra dansk Sted til fremmed Sted, uden Hensyn til hvor Indtægten oppebæres. Med Hensyn til Fradraget af en vis Procent af Skibets Indkøbspris, da formener Kredsstyrelsen, at en Afskrivning af 5 pCt. gennemgaaende vistnok vil vise sig at være for stor, idet Udgifter til Vedligeholdelse m. m. afholdes, inden der bliver Tale om Fordeling af Udbytte. Naar et Sejlskib har naaet en Alder af c. 30 Aar, vil dets Værdi sikkert paa det nærmeste være lig Værdien af de paa det udførte Hovedreparationer, hvoraf følger, at en Afskrivning paa c. 3 pCt. maa anses for passende. Da imidlertid et Sejlskib allerede ved 20 Aars Alderen vil have Vanskelighed ved at faa Del i den mest lønnende Forretning, bør Afskrivningen være noget større end 3 pCt.; 4 pCt. vil da ikke være for meget. Nogen almindelig Regel kan vanskelig gives; for adskillige Fyrretræsskibe vil saaledes en Afskrivning paa selv 5 pCt. vise sig for lille.

I Kredsafdelingen for Fanø (Nordby) er de Aktieselskaber, der driver Søfart, ikke blevne beskattede, idet de ingen Nettoindtægt har givet. I enkelte Tilfælde har Ligningsmyndighederne fortolket § 16 i Lov om den kommunale Beskatning saaledes, at da der i den staar, at der kan paalignes Aktieselskaber Skat til Kommunen,

men ikke, at saadan Skat skal paalignes, beskattes Aktieselskaberne ikke til Kommunen.

I Kredsafdelingen for Nordjylland (Aalborg) er der ved Ligning af Skat til Kommunen af Aktieselskaber, der driver Søfart, for Skatteaaret 1904—05 fulgt bl. a. den Regel, at kun den Brutto Indtægt, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, kan fradrages ved Beregningen af det skattepligtige Beløb. De derværende Ligningsmyndigheder har, med Hensyn til Spørgsmaalet om „ordinære Afskrivninger“, i intet Tilfælde modsat sig passende Afskrivninger, uden dog at have fulgt nogen fast Regel; som „passende“ Afskrivning mener Skatteligningskommissionen, at den ved Ligning af Kommuneskat for Skatteaaret 1905—06 vil anse 5 pCt. af Skibets virkelige Indkøbspris, naar Afskrivningen er foretaget og opført i Regnskabet.

I Kredsafdelingen for Thyland og Mors (Nykjøbing M.) har Ligningsmyndighederne ikke villet fradrage 5 pCt. som Afskrivning og ikke heller villet fritage den Fortjeneste, der er fremkommen ved at befordre Varer fra fremmed Sted til fremmed Sted, for Skat. Angaaende sidst nævnte Punkt har de henvist til, at saadan Fritagelse kun kunde finde Sted, naar vedkommende Virksomhed lededes fra Udlandet.

Bestyrelsen maa, med Hensyn til de her omhandlede Regler i Skattelovene, udtale den Mening, at Reglen om et Fradrag i den skattepligtige Indtægt for „ordinære Afskrivninger“ er af mindre Betydning for Sejlskibene, naar de ikke faar Ret til ubetinget at beregne en vis Afskrivning som ordinær, uden Hensyn til, om den faktisk er foretaget, idet saadanne Afskrivninger med Sejlskibs-Aktieselskabernes nuværende Driftsmaade som Regel ikke finder Sted. Reglen om, at en forholdsmæssig Del af Nettoindtægten skal fritages for Skat, naar en vis Del af Bruttoindtægten hidrører fra Virksomhed i Udlandet, er derimod utvivlsomt givet for at fritage den hele i Udlandet fortjente Indtægt for Skat og saaledes ogsaa en Del af den Indtægt, der fortjenes ved Transport af Gods mellem dansk og udenlandsk Havn. Af den ovenstaaende Fremstilling vil det ses, dels at særlig denne sidste Regel ikke bringes til Anvendelse efter sin Hensigt, dels at Fortolkningen af den er meget forskellig i de forskellige Kommuner. Idet Bestyrelsen henviser til ovenstaaende Oplysninger, tillader den sig at anmode den ærede Repræsentation om at søge gennemført en Fortolkning af de her omhandlede Bestemmelser, hvorved saavel Reglen om Fradrag for „ordinære Afskrivninger“ som den om Fradrag for Fortjeneste i Udlandet kommer Skibsfarten til Gode i deres fulde Udstrækning, og at samtlige de paagældende Ligningsmyndigheder bringer en saadan Fortolkning i Anvendelse, saaledes at Ligningen finder Sted efter ensartede Regler. Kan en Fortolkning, der efter Lovens Hensigt fritager den hele Fortjeneste i Udlandet for at ifalde Skat, ikke gennemføres, vil det selvfølgelig være i høj Grad ønskeligt, om den i Kjøbenhavns Kommune anvendte Regel kan bringes til almindelig Anvendelse, saaledes at der ikke bliver at svare Skat af den Fortjeneste, der haves ved at føre Personer og Gods fra fremmed Sted til fremmed Sted.

Det vil af de her gengivne to Skrivelser fremgaa, baade hvilke Mangler der har vist sig ved den foretagne Ligning, og hvorledes de paagældende Bestemmelser i Skattelovene efter Bestyrelsens Mening bør fortolkes. Ved de ny Skatter, særlig dem til Staten, der er paalagte Aktieselskaber, der driver Skibsfart, har man bebyrdet vor Skibsfart mere end rimeligt. Denne maa



derfor fordrer, at de omtalte Regler i Lovene anvendes saa læmpeligt, som det lader sig gøre, og Bestyrelsen haaber ved de Skridt, den har foretaget i denne Sag, at have bidraget til, at de paagældende Selskaber ved fremtidige Ligninger maa blive beskattede efter en rigtigere og mere retfærdig Fortolkning end ved den foretagne Ligning.

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 1905.

P. RECHNITZER,

Aalborg,

f. 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.

Erstatning for Skade, som Skibet paastaas at have lidt ved uforsigtig Lastning, men det har vist sig umuligt at opnaa noget, fordi Kaptajnen ikke i Tide har sørget for Besigtelse og heller ikke overfor Maanedsbefragterne har taget Reservation eller noteret Protest.

Den permanente Komite i Kristiania til Afgørelse af Stridigheder vedrørende Maanedscertepartier har nylig afsagt Kendelse i en Sag, hvor dette Spørgsmaal ogsaa var fremme. Vi hidsætter følgende Afdeling af Komiteens Kendelse:

„Rederiet paastaar, at der som Følge af skødesløs Lastning og Losning er foraarsaget Skade paa Skibets Bjælker, Støtter m. v. og fremlægger i denne Forbindelse en Besigtelsesforretning af 21. April 1903 i Hongkong, foretaget paa Begæring af Kaptajnen af Det norske Veritas's Besigtelsesmand dersteds, hvorefter Udbedringen af de paa Skibet forefundne Skader antages at ville koste \$ 455,00 og at medtage en Tid af  $1\frac{1}{2}$ —2 Dage. Som Følge heraf paastaar Rederiet sig under denne Post tilkendt \$ 455,00 samt Erstatning for 2 Dage.

Den omhandlede Besigtelse blev foretaget i April 1903, da Skibet tilbageleveredes til Rederiet. I Besigtelsesdokumentet beskrives de forskellige iagttagne Skader, om hvilke det hedder, at de alle er bevirket derved, at de tunge Træstykker har stødt mod Plader, Bjælker, Støtter etc.; Besigtelsesmanden udtaler videre, at han er af den Mening, at en saadan Ladning, som Skibet havde, kunde foraarsage saadan Skade som sket, men at han er ude af Stand til at udtale sig om, hvorvidt den er foraarsaget ved Skødesløshed, eller hvorvidt den var uundgaelig under de foreliggende Omstændigheder ved Lastning, Losning og Behandling af Ladningen.

Bevisbyrden for, at Skaden, som af Rederiet paastaat, skyldes skødesløs Lastning og Losning, antages at maatte paahvile Rederiet. Men dette Bevis er efter det foreliggende ikke ført, i hvilken Forbindelse det maa erindres, at den omhandlede Besigtelse først er afholdt ved Skibets Tilbagelevering til Rederiet, efter at det havde været i Fart i 12 Maaneder, og endvidere ses der fra Kaptajnens Side ikke ved nogen Lejlighed overfor Befragteren at være protesteret eller taget Reservation i Anledning af Ladningen og dens Behandling under Lastning og Losning.

Rederiets Paastand under denne Post kan saaledes ikke tages til Følge.“

## Lille Middelgrund.

Vi har modtaget følgende:

I denne Tid, da der synes at være en Del Stemning for at bringe ganske betydelige Ofre for Trafiken med store Skibe gennem Øresund, kan det maaske være belejligt at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa lille Middelgrund som den største uafmærkede Fare, der endnu findes for Skibsfarten i Farvandet fra Skagen til Sundet. Dens Beliggenhed mellem Anholt, Læsø og den svenske Kyst er meget farlig ved, at ukendt eller uberegnelig Strømsætning kan bringe Skibe langt bort fra den Retning, hvori de forudsættes at komme frem. Naar dertil føjes, at Bundart og Dybde der i Nærheden er saa uregelmæssig, at Lodskud ikke altid kan give saa nøjagtige Oplysninger, som der i et saa snævert og farligt Farvand behøves for at berigtige Bestikket i uroligt og usigtbart Vejr, da maa vist alle, der er interesseret i, at der bydes Skibsfarten gennem Kattegat de bedst mulige Betingelser for heldige Resultater, være enige

om, at et Fyr og godt Taagesignal er paatrængende nødvendigt ved Grunden.

Lille Middelgrund er beliggende omtrent NNØ. og i c. en halv Snes Km. Afstand fra Anholt Knobs Fyrskib ved Ruten for den store Trafik til og fra Sundet gennem Vest Renden eller med andre Ord midt i Farvandet gennem Kattegat, og at den i saa lang Tid har faaet Lov til at ligge hen uden tidssvarende Afmærkning, med Stenpuller hvorover der kun er 18 og 20 Fod Vand, det er heldigvis af den Slags Undtagelser, der næppe kan opvises Mage til i Farvande med tilnærmelsesvis saa megen Trafik.

Grundstødninger paa Pullerne har Indsenderen ikke hørt Tale om, men dette beviser ikke, at Afmærkning er unødvendig; thi det er i Sagens Natur, at Navigatører ved alle til Raadighed værende Midler maa søge at undgaa landløse Grunde, og derfor kan det antages, at mange Uheld i Farvandet er en Følge af overdreven Ængstelse for Pullerne; thi der maa vel huskes paa, at uagtet de danske Fyrskibe kan henregnes til de mest tidssvarende i Verden, saa er Vejrforholdene dog ofte saaledes, at de kan passeres i kort Afstand uden at blive bemærket. De fleste, der har sejlet gennem Kattegat uden at se eller høre Knoben eller Trindelens Taagesignal, vil vist indrømme, at det gode Resultat skyldtes Held lige saa meget som Forstand.

At Grunden ikke er helt upaaagtet, kan indrømmes; thi den er afmærket med to Vagere, som i stille, sigtbart Vejr er tilstrækkelig Vejledning for opmærksomme Navigatører, men aldeles værdiløse om Natten og under urolige Vejrforhold med høj Sø ikke alene for større Skibe, men for alle Fartøjer med over 15 Fods Dybgaaende.

Indsenderen heraf véd ikke, om Grunden hører ind under svensk eller dansk Søterritorium, men dette er jo for saa vidt ligegyldigt; thi der er Beviser nok for, at begge Landes Fyrvæsen bestræber sig for at byde Skibsfarten den bedst mulige Vejledning. Disse Linjer fremkommer derfor i Haab om, at rette Vefikommende — den Institution, hvorunder Lille Middelgrunds Afmærkning sorteres — vil modtage de anførte Oplysninger med Velvilje og sørge for, at der snarest mulig vises dens Afmærkning en Omsorg, der svarer til dens farlige Beliggenhed.

P.

## Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der intraadt en svagere Tendens i alle de hjemgaaende Markeder med Undtagelse af Østersøen og La Plata, men i det sidst nævnte hæmmes Forretningen en Del af forskellige Aarsager, saaledes f. Eks. dels ved, at der er Strejke Rio og Santos, hvilket hindrer de lossende Dampere i at overholde deres Terminer, dels ved Oversvømmelser ved Colastine og Santa Fé, og for Bahia Blancas Vedkommende er Havnen overfyldt med Dampere, saa at der er en temmelig lang Tørn. Alt dette bevirker, at Fragterne fra disse Egne i Virkeligheden slet ikke er saa gode, som de ved første Øjekast ser ud til, thi Opholdene kan jo sluge betydelige Summer. Sortehavet etc., som forrige Uge tegnede noget bedre, floedede ikke saa lidt af grundet paa, at Efterspørgslen for Tonnage ved smaa Tilførsler af Korn temmelig pludselig hørte op, og er det igen Aarsagen til, at Kulfragterne fra England og Wales til Middelhavspladserne atter er avancerede i de seneste Dage. Befragterne af c. i. f. Laster lider svære Tab ved at maatte gaa med til saadanne høje Rater, og i flere Tilfælde har Dækningskøb været foretagne hos

genuesiske Kulfirmaer, der saa har leveret Kullene til andre italienske Havne for engelsk Regning, hvilket er et ret enestaaende Forhold; men Englænderne maa dog have set deres Fordel derved, og dette viser bedst, hvor høje Kulfragterne er, men det nytter jo desværre intet for Skibene, naar Returfragterne samtidig er saa daarligere. Der har saaledes været betalt indtil 7/ Genua for prompte Baade, 8/ Tyne/Messina, og sidst nævnte Rate er endvidere igen bleven betalt Cardiff/River Plate. Det bedst hjemgaaende Marked for Tiden tør nok siges at være Østersømarkedet, og en anselig Række Befragtninger har fundet Sted til Konference Rater og endog over, men desværre er der endnu Redere, som gaar under dem, dog heldigvis kun et mindre Tal. Der er mange ubefragtede Laster endnu, og forhaabentlig vil Rederne vise Standhaftighed og Kritik, saa at Markedets Niveau ikke alene kan opretholdes, men yderligere blive hævet, hvortil der er al Udsigt, hvis Korneksporten fra de russiske Østersøhavne vil komme til at svare til Forventningerne, og der ikke væltes alt for mange Dampere ind i Østersøen, navnlig ikke af de store Dimensioner, thi det er dem, der ødelægger alt for Baadene af normale Størrelser. Kulfragterne indefter er overordentlig usle.

Det østlige Marked er flovere. Fra Kurrachee er nu 15/ pr. Juli det højst opnaaalige til udsøgt Havn, og fra Bombay sluttedes et Par Baade til 13/6. Calcutta slutter næsten kun for Kul. Fra Java kan nu næppe betinges mere end 24/ à 24/6 for Sukker til U. S. eller Evropa.

Sortehavet etc. viser Tilbagegang over hele Linjen. Fra Odessa eller Nicolajeff faas nu næppe over 7/ for større Baade ved Anlægning til udsøgt Havn pr. primo Juli, medens der fra Azoff ikke betales over 8/9 à 9/. For mindre Størrelser paa Charter betales proportionelt mere. Til Havne mellem Bergen og Christiania betales 10/3 for en prompt 3,000 Tons Baad fra Odessa eller Nikolajeff. Efter at der er falden en Del Regn, er Høstudsigterne i Sydrusland etc. nu noget bedre, men pr. Efteraaret slufes dog endnu intet af Betydning, da Købmændene gennemgaaende ikke vil betale de Rater, som forlanges af Rederne. For Juli Lastning er der for Salt betalt 11/ à 11/6 fra Eupatoria til russisk Østersøhavn, og for Erts fra Poti 10/3 à 10/6 Rotterdam eller Antwerpen, 11/ Garston.

Middelhavet har fragtet en Del Baade til omtrent uforandrede Rater, hovedsagelig for Erts. Der findes flere Esparto- og Fosfatlaster, for hvilke der noteres henholdsvis 11/6 à 12/ Aguilas/Granton, 13/ Almeria/Fleetwood, og 6/3 Bona/Kings Lynn, 5/6 Plymouth, 7/4½ Mühlgraben, 7/3 Sfax/Liverpool, 7/6 London, 7/9 à 8/ Bristol. For et Par mindre Saltlaster noteres 6/ fra Cadiz til Yarmouth, 7/ til Lerwick. Fra Aleksandria er der sidst sluttet til 7/ for Bomuldsfrø til London, primo Juli. Ertsfragterne fra Bilbao holder sig paa 4/10½ à 5/ Middlesbro, 4/7½ Tyne Dock, 4/1½ Cardiff, 5/ Rotterdam.

Nordamerika er fremdeles et meget stille Marked og Raterne er usle. Fra Kanada er Laster igen knappere, og der betales sidst 36/ St. John til Dublin, medens der fra Miramichi noteres 38/9 til Englands Vestkyst, fra Cape Tormentine 37/6, og fra Halifax 35/. En enkelt Damper sluttedes for Fosfat Port Inglis/Ghent 14/, og for Sukker fra Cuba betales 8 Cents til New York eller Filadelfia, 9 Cents Boston. I Golfen ligger Markedet særdeles flovt, og fra New Orleans er der saaledes paa Netto Charter akcepteret saa lavt som 9/4½ én, 9/6 to Lossehavne U. K. eller Kontinentet. For Trælast sluttedes der til 80/ Pensacola/Holland, 77/6 U. K., 85/ Pensacola og Mobile/Genua. Der var lidt bedre Begær for Baade i Maanedsfragt for amerikansk Regning, men Raterne viser ingen Opgang.

La Plata Markedet tog igen en Del Baade til omtrent uforandrede Rater. De prompteste Baade erholdt de højeste Fragter, og der betales indtil 19/9 fra San

Lorenzo Grønsen til U. K. eller Kontinentet, medens der pr. 15. Juli/15. Avgust sluttedes til 18/3 à 19/, alt efter Størrelse og Position. Med de usikre Forhold og de lange Ekspeditioner i Sydamerika burde Raterne egentlig være endnu højere. Fra Bahia Blanca sluttedes til 17/10½ pr. Avgust (5,000 Tons Baad) med Tørn limiteret til 5 Dage.

Østersømarkedet er fremdeles fast, og det er glædeligt at se, hvorledes det bliver lettere og lettere at gennemføre Minimumsfragterne. Alle de udenlandske Beretninger, saa vel de engelske som kontinentale, rapporterer, at Købmændene nu er langt lettere at faa i Tale, og Rederne anmodes om blot at gøre Tilbud til Konference Rater. Da Ordre, som sagt, synes rigeligere, skulde Markedet ogsaa nok mindst holde sig. Fra St. Petersburg bydes der nu for Korn 1/2¼ à 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold, og det tegner til, at Eksporten skal blive ret livlig i de kommende Maaneder. Riga noterer en Del Fragter, men til Dels vil Købmændene endnu ikke bevilge Konference Rater. For Hør er sidst sluttet lidt til 18 Frcs. Ghent eller Dunkerque, og for Korn til 1/ Rotterdam, hvilken Rate ogsaa kan betinges fra Libau til London eller Rotterdam, og der er endvidere 1/1½ à 1/3 at faa til engelsk Kanalhavn, 1½ d. mere Bristol Kanalen. Kønigsberg noterer for Korn 1/3 Hvedebasis London, Leith eller Rotterdam, 1/4½ Antwerpen. For Sleepers fra Memel noteres 6/6 à 7/ til London. 7/6 à 8/ til Pernarth eller Swansea, til Harburg eller Leer 40/45 Pf. pr. Normalsvælle. For Erts fra Luleå er sidst betalt 6/1½ pr. Juli for Baad paa over 6,000 Tons til Rotterdam eller Amsterdam.

Kulfragterne er faste og stigende til Middelhavet, men i andre Retninger holder de sig stadig uforandrede. Forretningerne fra Tynen har været lidt uregelmæssige, grundet paa denne Uges „race holidays“. Paa Forthet begynder „the colliery holidays“ d. 17. Juli for Burntislands og d. 20. Juli for Methils Vedkommende og vil vare c. en Uge hvert Sted. Imidlertid sluttedes der fra Østkysten sidst til 3/7½ à 3/9 Kronstadt, 3/10½ Helsingfors, 3/7½ Pillau, 3/9 Swinemünde, 3/7½ à 3/10½ første Klassen dansk Havn, 4/ à 4/3 for Smaabaade til Smaahavnene, 4/ Aabenraa, Flensborg eller Rostock, 3/3 Hamburg, 6/10½ à 7/ Genua, 7/6 Palermo, 8/ Messina, 9/6 Ajaccio, 6/1½ Aleksandria. Fra Cardiff blev betalt 4/3 à 4/6 Kronstadt, 4/7½ Stettin, 4/3 Kjøbenhavn, 5/ Lissabon, 6/9 à 7/ Genua, 6/6 Neapel eller Livorno, Frcs. 7¼ Alger, 7/3 à 7/4½ Venedig, 6/4½ Konstantinopel, 5/9 à 6/ Port Said, 8/4½ Colombo, 6/3 Teneriffa, 7/6 à 8/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere ligger lige livløst; Trælastmarkedet er ogsaa noget stille, og Udsigterne for Efteraarssæsonen synes just ikke meget lyse.

ab Reval noteres 11 à 12 Mark pr. 2,000 Kilos Korn til sædvanlige danske og sydsvenske Havne.

ab Memel noteres til Flensborg 21 à 21½ Mark, Geestemünde 24 Mark pr. Std. Avgustafskibning.

ab Bottenhavet er det som nævnt ret stille, der noteres bl. a. Hudiksvall/Stettin 18 à 18½ Mark.

ab Kønigsberg er det nu flovere; der skal saaledes være sluttet til 9 Mark Rugbasis.

ab Danzig er gjort nogle Befragtninger for Rug til Danmark, Sverrig til 4 Mark, som efter Forholdene er ret taalelige.

ab Stolpmünde er nu saa godt som ingen Udbud pr. straks; derimod noteres pr. September til Flensborg 21 à 22 Mark pr. Std.

ab Rügenwalde blev sluttet et mindre Skib for Havre til Sundhavn, og der noteres ganske faa Ladninger Rug til 3¼ à 3½ Mark, samt Mursten (9 à 10 Pund) til Memel til kun 10 Mark pr. Tusind.

ab Stettin staar det vedblivende ved det samme, flovt, og der foreligger ingen Noteringer af Interesse derfra.

ab Rostock skal et Skib være sluttet til Kjøbenhavn for Havre til kun 3 $\frac{1}{4}$  Mark; iøvrigt er det meget elendig derfra.

ab Kjøbenhavn har man i de sidste Dage set det Særsyn, at der næsten var flere Laster end Skibe; der skal være sluttet Wismar 2 $\frac{1}{2}$  Mark, Bornholm 10/11 Øre, Lolland/Falster 10/11 Øre, alt Majs, samt Kul til Holbæk- og Roskilddefjord 40 à 42 Øre pr. Td.; der udbydes Majs til Greifswald, Colberg samt Kokoskager til Rostock og Anklam.

### Ugens Havarier.

Carla, Dpsk. af Fanø, er paa Rejsen fra Husum til England indkommet til Cuxhaven med Maskinskade; Skibet blev derfra bugseret til Hamburg for Reparation.

Yrsa, Dpsk. af Kbhvn., har i Hamburg Havn kollideret med en Lægter; denne sank straks. Yrsa fik ingen Skade.

Efter senere Meddelelse er Lægteren atter hævet ved Hjælp af Dykker,

H. Pontoppidan, Dpsk. af Kbhvn., er Natten til d. 20. ds. kommet paa Grund i Nærheden af Uleåborg; Skibet har Assistance; Ladningen er Papirmasse.

Skibet, der var paa Rejse fra Ijo Røjtta til Rotterdam, kom flot efter at have kastet en Del af Dækslasten over Bord, og sejlede derefter ind til Haukipudas, hvor Dykkerundersøgelse fandt Sted. Skibet havde kun faaet enkelte Buler i Bunden og blev erklæret for sødygtigt, hvorefter Rejsen fortsattes.

Holger Danske, Dpsk. af Kbhvn., har ved at passere Knippelsbro været i Kollision med denne, saa at baade Broen og Skibet fik en Del Skade. Aarsagen til Kollisionen var den rivende Strøm.

Georg Stage, Skoleskib af Kbhvn., har for hjemgaaende i Hollænderdybet kollideret med engelsk Damper „Ancona“ af Leith. Georg Stage, der blev ramt paa Styrbords Bov sank straks. Desværre druknede 22 af de unge Mennesker, der var Elever paa Skibet; de øvrige samt Besætningen blev dels reddet om Bord i Ancona, dels om Bord i en svensk Damper, som havde hørt Nødraabet fra Georg Stage og var kommet til Stede ved Ulykkesstedet. Georg Stage var bygget i 1882 hos Burmeister & Wain og maalte ca. 125 Netto Reg-Tons.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Maj Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 485 Havarier mod 511 samme Maaned i Fjor, deraf 356 Dampskibe, 129 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 137, Sammenstød 140, Anløbning af Nødhavn 32, Maskinskade 66, Is 19, Ild 26, haardt Vejr 37, forskellige Aarsager 27. sunket 1. Ialt 72 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 57 samme Maaned i Fjor, deraf 27 Dampskibe, 45 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 36, Sammenstød 17, Is 1, Ild 1, forskellige Aarsager 1, forsvundne 8, sunkne 3, forladt 2, Kondemnation 3.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „T. M. Werner“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet Vendila i Kjøbenhavn, foretoges den 21. 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' 2 $\frac{1}{4}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 800 ind. HK. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af 10,67 Knob med et særdeles gunstigt Kulforbrug.

Den 21. ds. fandt officiel Prøvetur Sted i Sundet med Dampfærgen „Vildsund“, bygget af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft for Regning Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet. Prøven faldt i enhver Henseende tilfredsstillende ud, og Færgen afgaar til Vildsund for at overtage saa vel Person- som Godstrafik dersteds.

Den 16. ds. løb en ny Damper af Stablen fra Clyde Shipbuilding Co.'s Værft ved Glasgow, bygget for Regning Det dansk-russiske Dampskibsselskab i Kjøbenhavn.

Skibet, der fik Navnet „Wladimir Reitz“, er 295 Fod langt og har en Lasteævne paa 4,200 Tons.

**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 27. Juni.) Loire, Craignou, afg. herfra 23. Juni til Bordeaux. — Rita, Schibbye, ankom hertil 20. Juni. — Gambetta, ankom hertil 26. Juni. — Skjalm Hvide, ankom hertil 24. Juni. — Marie ank. hertil 25. Juni. — Douro, Mortensen, ankom til Libau 22. Juni. — Riberhus, Larsen, ankom til Arendal 23. Juni. — Beira, Lunge, afgik fra Cardiff 23. Juni til Marseilles. — Ellen ankom til Gefle 24. Juni. — Frejr ank. hertil 25. Juni. — Garonne, Kromann, afgik herfra 24. Juni til St. Petersburg. — Algarve, Borries, ank. til Malaga 23. Juni. — Thyra, Bech, afg. fra Riga 24. Juni til Anvers. — Dagmar, Larsen, ankom til Dunkerque 23. Juni. — Christian IX, Holm, ank. til Pillau 26. Juni. — Moskov, Meldahl, ankom til Anvers 23. Juni. — Pallas ankom hertil 23. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 22. Juni. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Boness 21. Juni til Libau. — Leopold II, Meyer, pass. Holtenau 23. Juni for Riga. — Kentucky, Staal, ank. hertil 24. Juni. — Perm, Christensen, ank. til Libau 21. Juni. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Anvers 23. Juni. — Arno, Strubberg, afgik fra Gibraltar 21. Juni hertil. — Vadsø afg. fra Stettin 21. Juni til Manchester. — Kursk, Gommens, ankom til Hull 25. Juni. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 21. Juni. — Annie afg. herfra 24. Juni til Hamburg. — Arkansas, Petersen, afgik fra Newcastle 26. Juni til New York. — Ella ankom hertil 26. Juni. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 21. Juni hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London 26. Juni. — Louise, Kruse, afg. herfra 24. Juni til Hull. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 22. Juni hertil. — Hittfeld afg. fra Liverpool 23. Juni til Swansea. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 23. Juni til Libau. — Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Anvers 24. Juni til Königsberg. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 26. Juni. — Zara afgik fra London 24. Juni hertil. — Jolantha, Simonsen, ankom hertil 26. Juni. — Seine, Dampt, afgik fra Bordeaux 24. Juni til Dunkerque. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 25. Juni til Anvers. — Tiber, Bech, afg. fra St. Petersburg 24. Juni til Harparanda. — United States, Wulff, pass. Fire Island 25. Juni for New York. — Mercur afgik fra Bremen 25. Juni hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Genua 25. Juni. — Esbjerg, Solberg, ankom til Danzig 25. Juni. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Riga 25. Juni til Anvers. — Kasan, Hansen, ankom hertil 26. Juni. — Maja ankom hertil 25. Juni. — Georg afg. fra Leith 26. Juni til Helsingør. — Frederik, Thomsen, afgik fra Reval 26. Juni hertil. — Ceres, da Cunha, afg. fra Leith 21. Juni til Island. — Botnia, Kotoed, afgik fra Leith 22. Juni til Island. — Tjaldur, Rothe, ank. til Leith 26. Juni for Færøerne. — Laura, Gotsche, ankom hertil 26. Juni fra Færøerne.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Hull 26. Juni. — Frode, Meyer, afgik fra Stettin 27. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 21. Juni. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, afg. fra Blyth 23. Juni. — Erik II, A. S. Mancke, ankom til Kbhvn. 27. Juni. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til St. Petersburg 21. Juni. — Knud II, Juul Larsen, ank. til Zaandam 25. Juni. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til St. Petersburg 27. Juni. — Ragnar,

Holst, ankom til Stettin 24. Juni. — Skjold, Rise, ankom til Rouen 20. Juni. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra Hull 21. Juni. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Honfleur 16. Juni. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Haukipudas 21. Juni. — Harald, Hveysel, ank. til Rouen 24. Juni.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ankom til Borgå 25. Juni. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Holmsund 27. Juni.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 11. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Blyth 23. Juni, bestemt til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Lappvik 23. Juni, best. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Newcastle 24. Juni, best. til Kronstadt. — Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 23. Juni. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 24. Juni, best. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra St. Petersburg 21. Juni, best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 18. Juni.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ank. til Burntisland 25. Juni. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Newcastle 27. Juni. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 13. Juni. — Hamlet, Reese, ank. til Kronstadt 23. Juni. — Helge, Olsen, ankom til Lovisa 18. Juni. — Rolf, Olsen, afgik fra Kronstadt 25. Juni, best. til Wasklot. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Repola 24. Juni.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Piteå 22. Juni. — Helga, Rise, ank. til Neder Kalix 23. Juni. — Martha, Christensen, ankom til Hernösand 22. Juni. — Elna, Rathje, afgik fra Sundsvall 23. Juni. — Therese, Larsen, afgik fra Swinemünde 27. Juni. — Simone, Jørgensen, afgik fra Stockholm 26. Juni. — Jeanne, Lagesen, afgik Sederhamn 22. Juni.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, afgik fra Shields 27. Juni. — Kronborg, Jeppesen, pass. Honningvåg 26. Juni. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til London 24. Juni.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Hammerfest 20. Juni, ankom til Mezen 26. Juni. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til Sutton Bridge 23. Juni. — Nautik, N. Nielsen, pass. Grimsby 22. Juni, ankom til Kratzwick 27. Juni. — Nordsoen, Gram, ankom til London 26. Juni. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 24. Juni, ankom til Narva 25. Juni. — Nora, Jørgensen, afg. fra Brännfors 23. Juni, ankom til Karlsborg 24. Juni. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Brunsbüttelkog 24. Juni, ankom til Bremerhaven 25. Juni. — Napoli, Christensen, afg. fra Antwerpen 24. Juni, bestemt til Stolpmünde. — Bodil, Thøgersen, ankom til Cardiff 22. Juni. — Dagmar, Hansen, er afgaaet fra St. Petersburg, bestemt til Stugsund. — Neptun, Knudsen, afgik fra Libau 23. Juni, bestemt til London. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Karlsborg 24. Juni, bestemt til Cherbourg. — Alfa, Iversen, ankom til River Swale 24. Juni.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Rö 20. Juni, best. til Nantes. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Sandviken 27. Juni, best. til Ghent. — Mary, Larsen, ank. til Lübeck 25. Juni.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ankom til Tynen 23. Juni.

**Nordsoen.** Nordland, Petersen, ank. til Flensburg 27. Juni. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Kbhvn. 18. Juni, best. til Archangel. — England, Andersen, ank. til Yxpila 27. Juni. — Rusland, Møller, afgik fra Windau 22. Juni.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Archangel 27. Juni. — Mars, Clausen, afgik fra Boness 24. Juni. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Burntisland 25. Juni.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Reval 21. Juni, ankom til Libau 22. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dunston 22. Juni, ankom til Kjøbenhavn 25. Juni. — Normannia, Erichsen, ankom til Kronstadt 23. Juni. — Livonia, Skow, ankom til Antwerpen 21. Juni.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Stettin 22. Juni, ank. til Riga 25. Juni. — Astoria, Poulsen, afg. fra Hamburg 25. Juni, bestemt til Cardiff.

**Union.** Frisia, Nielsen, ankom til Ghent 23. Juni. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 21. Juni. — Britannia, Jensen, ankom til Kronstadt 27. Juni.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 25. Juni, best. til West Hartlepool. — Carbonia, Winckler, ankom til Rouen 20. Juni. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Sunderland 23. Juni, ank. til Swinemünde 27. Juni.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Boness 21. Juni, ank. til Faaborg 25. Juni.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Blyth 27. Juni. — Brattingsborg, Suenson, ank. til St. John. N.B. 19. Juni. — Flynderborg, Larsen, afgaaet fra Hull 24. Juni bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, afg.

fra Windau 22. Juni, bestemt til London. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Trangsumd 13. Juni. — Jomsborg, Mathiesen, afgaaet fra Kjøbenhavn 24. Juni bestemt til Petersborg. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Port Said 22. Juni, bestemt til Petersborg. — Rosenberg, Schultz, ank. til Riga 25. Juni. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Stettin 23. Juni, bestemt til Sim. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Ardrossan 24. Juni. — Søborg, Fischer, afg. fra St. John 13. Juni, bestemt til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Chantenay 13. Juni.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Riga 24. Juni, bestemt til Ghent. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Kronstadt 25. Juni, bestemt til Libau. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 16. Juni, bestemt til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kemi 19. Juni, bestemt til Rouen. — Skodsborg, Schultz, ankom til Chantenay 26. Juni. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kronstadt 23. Juni. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Kronstadt 22. Juni. — Vordingborg, Petersen, ankom til Libau 26. Juni.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Newport 26. Juni. — Jægersborg, Larsen, ankom til Hartlepool 24. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Ghent 25. Juni.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Kronstadt 27. Juni.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Grimsby 22. Juni, bestemt til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til St. Petersburg 25. Juni. — Helene, Jensen, ankom til Antwerpen 23. Juni. — Agnete, Sørensen, afgik fra Blyth 27. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kronstadt 27. Juni. — Hermia, Petersen, afg. fra Boness 22. Juni, ank. til Korsør 25. Juni. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 24. Juni, bestemt til Rotterdam. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 21. Juni, ankom til Libau 23. Juni. — Nauta, Madsen, afgik Kiel 24. Juni, bestemt til Newcastle.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Vera Cruz 22. Juni. — St. Jan, Rambusch, ank. til Galveston 18. Juni. — St. Thomas, Prahl, afgik fra St. Thomas 15. Juni. — St. Domingo, Koch, afg. fra Vigo 26. Juni.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ankom til Raumo 23. Juni. — Energi, Nielsen, ankom til Plymouth 25. Juni.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rotterdam 16. Juni. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Burntisland 23. Juni. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Odense 26. Juni. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Hernösand 21. Juni. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Barry 14. Juni. — Hans Tausen, Klaatberg, afgik fra Jakobstad 21. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Terneuzen 25. Juni. — Peter Willemoes, Clausen, ankom til Ny Karleby 21. Juni. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Barry 19. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Rotterdam 27. Juni. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Aarhus 24. Juni. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Jakobstad 26. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik Grimsby 26. Juni. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Nystad 25. Juni.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afg. fra Barry 20. Juni, bestemt til Kronstadt. — Clara, Villadsen, ank. til Söderhamn 24. Juni. — Kai, Kurtzhals, ankom til Kjøbenhavn 27. Juni. — Erik, Steen, afgik fra Methil 26. Juni, bestemt til Kallundborg. — Svend, Bonnellycke, ankom til Kbhvn. 23. Juni. — Axel, Damm, ank. til Jacobstad 27. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Cherbourg 26. Juni. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afg. fra Kbhvn. 25. Juni til Middlesborough. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Lovisa 26. Juni. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Odense 26. Juni. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Burntisland 27. Juni, best. til Kiel.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Ystad 20. Juni. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Methil 23. Juni, best. til Norrkøping.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, afg. fra Kemi 28. Juni, bestemt til Råfse. — Katholm, Arnesen, afg. fra West Hartlepool 17. Juni, ank. til Kem 27. Juni.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 20. Juni. — Veset, Kofoed, ank. til Sølvitsborg 20. Juni. — Prøven, Bidstrup, ank. til Stockholm 21. Juni. — Rolf, Møller, ank. til Kbhvn. 21. Juni. — Nestved, Larsen, ankom til Kbhvn. 24. Juni. — Castor, Clausen, ankom til Neufahrwasser 24. Juni. — Amarant, Kyhn, ank. til West Hartlepool 24. Juni.

**Svendborg.** Rotha, Olsen, ankom til Dunbar 19. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Torquay 19. Juni. — Valdemar, Andreasen, ank. til Quimper 19. Juni. — Alma, Hansen, ank. til Kotka 19. Juni. — Maagen, Jensen, ankom til Charlestown 20. Juni. — Anna Elisabeth, Larsen, ank.



til Rochester 20. Juni. — Standard, Rasmussen, ankom til Luleå 21. Juni. — Neptunus, Jensen, ank. til Lossiemouth 20. Juni. — Belona, Larsen, ankom til Middlesborough 20. Juni. — Skirner, Pilegaard, ankom til Antwerpen 21. Juni. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 21. Juni. — Emanuel, Bentzen, ankom til Swinemünde 22. Juni. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Cropoy 21. Juni. — Confidence, Mouritzen, ankom til Rochester 20. Juni. — Elise, Andreasen, ank. til Kings Lynn 22. Juni. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Kasko 22. Juni. — London, Andersen, ank. til London 22. Juni. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Kotka 21. Juni. — Helge, Carlsen, ank. til St. Valery 21. Juni. — Geiton, Rasmussen, ankom til Helsingør 23. Juni. — Venus, Jensen, ankom til Archangel 23. Juni. — Laura, Petersen, ank. til Pillau 24. Juni. — Yrsa, Hansen, ankom til Archangel 23. Juni. — Union, Rasmussen, ankom til Luleå 24. Juni. — Ellen Kirstine, Pedersen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Cimbria, Nielsen, ank. til Archangel 23. Juni. — Gæa, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 23. Juni. — Odin, Andersen, ank. til Shoreham 23. Juni. — Christian, Jørgensen, ankom til Kemi 23. Juni. — Valkyrien, Hansen, ank. til Archangel 24. Juni. — Alfrida, Wilcke, ankom til Riga 26. Juni. — Vesta, Poulsen, ankom til London 24. Juni. — Roma, Jensen, ankom til Norrkøping 25. Juni. — Flora, Sørensen, ankom til Dragør 25. Juni. — Pallesen, Jensen, ankom til Fowey 26. Juni. — Zampa, Petersen, ankom til Fowey 26. Juni. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til Fowey 26. Juni. — Frejr, Jensen, ank. til Riga 26. Juni. — Martin Nissen, Petersen, ankom til Wiborg 25. Juni. — Hansine, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. Juni. — Agnes, Andreasen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. Juni. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. Juni.

**Æro.** Forening, Hansen, ankom 21. Juni til Mønsterås. — Marie, Weber, ankom 21. Juni til Kotka. — Bien, Petersen, ankom 21. Juni til Stolpmünde. — Duen, Christensen, afgik 19. Juni fra Odense til Sverrig. — Cecilie, Jørgensen, ankom 19. Juni til Odense. — Agnes, Henriksen, afgik 20. Juni fra Kjøbenhavn til Thisted. — Marthing, Friis, er ankommen til Yxpila. — Ægir, Rasmussen, ankom 22. Juni til Norrkøping. — Prøven, Schmidt, ank. 22. Juni til Falmouth. — Union, Mortensen, ank. 22. Juni til Holtenau. — Albertine, Madsen, ankom 21. Juni til Langesund. — Marie, Friis, ankom 20. Juni til Pillau. — Heimdal, Eriksen, ank. 22. Juni til Archangel. — Thøger, Rasmussen, ank. 21. Juni til Frihavnen. — Claudia, Aaberg, ank. 22. Juni til Gefte. — Familien, Caspersen, ankom 22. Juni til Karlskrona. — Ansgar, Jørgensen, ankom 22. Juni paa Helsingørs Red. — Theodor, Andersen, ankom 19. Juni til Kbhvn. — Christian, Eschen, ankom 19. Juni til Kbhvn. — Karen, Erichsen, afgik 19. Juni fra Kjøbenhavn til Helsingborg. — Eleonora, Hansen, ank. 19. Juni til Frihavnen. — Herkules, Bager, ank. 20. Juni til Helsingfors. — Abba, Petersen, ank. 20. Juni til West Wemyss. — Agnes, Christensen, ankom 19. Juni til Rønne. — Hans, Boye, ank. 19. Juni til St. Nazaire. — Kronen, Hermansen, ankom 14. Juni til Pogo. — Lauritz, Folmer, ankom 19. Juni til Santsitz. — Hamlet, Rasmussen, ank. 23. Juni til Volgast. — Marstal, Hansen, ank. 23. Juni til Pillau. — Svip, Jensen, ankom 23. Juni til Neufahrwasser. — Kathinka, Olsen, ank. 23. Juni til Libau. — Thekla, Fabricius, ankom 23. Juni til Hudiksvall. — Atlantic, Bastholm, er ankommen til Kovda (Hvidehavet) — Elise Marie, Olsen, ank. 22. Juni til Kønigsberg. — Kirstine, Espersen, ankom 21. Juni til Kjøbenhavn. — Marie, Hermansen, afg. 21. Juni fra Kbhvn. til Aalborg. — Halme, Christensen, ank. 21. Juni til Kjøbenhavn. — Concordia, Madsen, ankom 22. Juni til Libau. — Dorthea, Bager, ankom 24. Juni til Lovisa. — Anne Cecilie, Drejø, ankom 21. Juni til Halmstad. — Yrsa, Bay, ankom 25. Juni til St. Johns (New Foundland). — Wilhelmine, Jensen, ankom 25. Juni til Swinemünde. — Neptun, Jensen, ankom 26. Juni til Lysekil. — Freya, Petersen, ankom 23. Juni til Lübeck. — Freya passerede 23. Juni Dungeness for øst. — Union, Christensen, ankom 23. Juni til Kjøbenhavn. — Agent Petersen, Nielsen, 29. Maj afgaaet fra Rio Uruguay (Syd-Amerika) til Antwerpen. — Thor, Kromann, ankom 3. Juni til St. Francois (Guadeloupe). — Karen, Boye, ankom 26. Juni til Bridgeness. — Dannebrog, Folmer, ankom 24. Juni til Bilbao. — Haabet, Christensen, ankom 26. Juni til Sundsvall. — Immanuel, Schmidt, ankom 25. Juni til Bonness. — Forældres Minde, Christensen, ankom 25. Juni til Sundsvall.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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.

**Sundet. Helsingør.** Tidsignalet i Helsingør gives ikke indtil den 3die Juli 1905.

**Hollænderdyb.** Vraget af Skoleskibet „Georg Stage“ ligger sunket i c. 7 Fv. Vand i den S.-lige Opgang til Hollænderdyb, c. 120 Alen Ø. for Dragør Ledefyrline og 2, Kml. N. 2<sup>o</sup> V. fra Nordre-Røse Fyr. Et Vragfyrs-kib er udlagt c. 2 Kbl. S. for Vraget og en grøn Lystønde c. 1 Kbl. N. for Vraget. Lystønden viser grønt Fyr med Formærkelser, Lys c. 5 S., Mørke c. 2 1/2 S.

**Østersøen. Langeland. Bagenkop.** Fra Bagenkop Havns Ø.-Mole er bygget en c. 100 Alen lang Tangskærm N. efter. To Varpebøjer er udlagt c. 100 Alen ØNØ. og 100 Alen ØSØ. for Havnefyret.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Öland N.-Pynt. Grankullaviken.** Ved Grankullaviken er oprettet en midlertidig Lods-Station. Lodserne møder Skibe uden for Öland N.-Pynt. I Indløbet til Grankullaviken er Dybden 9 1/2 Fod Lavvande.

**Tyskland.** Fra den 1ste August 1905 viser Fyrskibet „Fehmarnbelt“ Ankerlanterne fra Fokkestaget, 25 Fod over Vandet.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Yttre Tistlarne.** Om kort Tid borttages Baaken paa Yttre Tistlarne.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Helgoland.** I Helgoland Havn er den røde Spirtønde, som laa paa 54° 11' 15" N. Br. 7° 53' 51" Ø. Lgd., inddraget.

**Fyrskibet „Borkum Riff“ V.** En Mast, der stod fast i et Vrag, som ligger i c. 16 Fv. Vand paa 53° 51' N. Br. 5° 47' Ø. Lgd., er udtaget. Mindste Dybde over Vraget er 6 Fv.

**Weser. Fedderwarder Farvand.** I Fedderwarder øvre Farvand er udlagt to røde Stumptønder og to sorte Spidstønder. Tønderne ligger nu saaledes:

Rød Tønde FA i 26 Fod Vand. 53° 40' 30" N. Br. 8° 19' 57" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FB i 16 Fod Vand. 53° 40' 23" N. Br. 8° 21' 0" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FC i 12 Fod Vand. 53° 40' 17" N. Br. 8° 22' 7" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FD i 28 Fod Vand. 53° 40' 4" N. Br. 8° 22' 34" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FE i 17 Fod Vand. 53° 39' 30" N. Br. 8° 22' 57" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FF i 16 Fod Vand. 53° 38' 43" N. Br. 8° 22' 13" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FG i 9 Fod Vand. 53° 38' 2" N. Br. 8° 21' 31" Ø. Lgd.  
Rød Tønde FH i 22 Fod Vand. 53° 37' 8" N. Br. 8° 21' 14" Ø. Lgd.  
Sort Tønde FI i 26 Fod Vand. 53° 40' 48" N. Br. 8° 20' 27" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F2 i 19 Fod Vand. 53° 40' 28" N. Br. 8° 21' 3" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F3 i 22 Fod Vand. 53° 40' 21" N. Br. 8° 22' 10" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F4 i 22 Fod Vand. 53° 40' 8" N. Br. 8° 22' 38" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F5 i 13 Fod Vand. 53° 39' 27" N. Br. 8° 23' 2" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F6 i 15 Fod Vand. 53° 38' 44" N. Br. 8° 22' 17" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F7 i 13 Fod Vand. 53° 38' 2" N. Br. 8° 21' 36" Ø. Lgd.  
Sort Tønde F8 i 9 Fod Vand. 53° 37' 15" N. Br. 8° 21' 27" Ø. Lgd.

Dybden er ved Lavvande.

**Holland. Ranselgat, Eems, Bocht van Watum og Doekegat.** I Eems Munding er følgende Tønder flyttet og ligger saaledes:

Rød Vager WF i Ranselgat i 48 Fod Vand. 53° 35' 5" N. Br. 6° 36' 17" Ø. Lgd. Rød Vager WO med Ballon i Eems i 27 Fod Vand. 53° 29' 22" N. Br. 6° 53' 45" Ø. Lgd. Rød Vager ED i Bocht van Watum i 21 Fod Vand. 53° 25' 15" N. Br. 6° 55' 53" Ø. Lgd. Rød Vager EE i Bocht van

Watum i 16 Fod Vand. 53° 24' 56" N. Br. 6° 55' 39" Ø. Lgd. Rød Vager DC i Doekegat i 18 Fod Vand. 53° 25' 36" N. Br. 6° 56' 3" Ø. Lgd. Rød og sort lodret stribet Baaketønde med Kors og sort Flag i Eems i 19 Fod Vand. 53° 24' 39" N. Br. 6° 55' 53" Ø. Lgd. Sort Spidstønde E3 i Bocht van Watum i 13 Fod Vand. 53° 24' 9" N. Br. 6° 55' 10" Ø. Lgd.

**Zeegat van Terschelling. Thomas Smitgat. Noordoostgat.** Vragtønden ved Vraget af „Livadia“ ved Noordoostgat ligger paa 53° 24' 3" N. Br. 5° 11' 58" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Kors i Thomas Smitgat er flyttet til 53° 24' 0" N. Br. 5° 6' 14" Ø. Lgd. i 18 Fod Vand, og Stumpstønde Nr. 3 til 53° 24' 10" N. Br. 5° 6' 3" Ø. Lgd. i 23 Fod Vand.

**Zuiderzee. Vrouwezand.** Ved S.-Enden af Droogte van de Kreyll er udlagt en rød Vager med to Balloner. 52° 50' 20" N. Br. 5° 18' 24" Ø. Lgd. Man skal gaa tæt S. om Vageren.

**Hoek van Holland.** Den 4de og 5te Juli 1905 foretages Forsøg med elektrisk Søgelys fra en Dampner i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, og den 28de og 30te Juni og 3die, 4de og 5te Juli med forskellige Lys fra Fort Hoek van Holland fra Kl. 8 Aften til Solopgang.

**Voorne. Steenen Baake.** Den 3die, 4de og 5te Juli 1905 foretages Forsøg med forskellige Lys ved Steenen Baake paa Voorne fra Kl. 8 Aften til Solopgang.

**Zeegat van Goeree. Bokkegat.** Spidstønde Nr. 3 med Ballon i Bokkegat er flyttet til 51° 52' 25" N. Br. 3° 58' 32" Ø. Lgd.

**Zuiderdiep.** I Zuiderdiep er der nu i Linien Stellendam og Scharrezeepolder Fyr overet 15 Fod Vand.

**Slijkgat.** I Slijkgat er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet til 51° 50' 2" N. Br. 3° 50' 20" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand, og Spidstønde Nr. 3 til 51° 50' 8" N. Br. 3° 52' 54" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand.

**England. Lowestoft.** I Pakefield Gat, paa Newcome Sand, og i Adgangen til Lowestoft Harbour, er Dybden nu saaledes:

I Pakefield Gat er der kun 9 Fod Vand Ø. for West Newcome Tønden. Paa Newcome Sand er Dybden aftaget, saa at der nu kun er 10 Fod Vand i Pakefield Fyrs røde Lysvinkel.

Den mindste Dybde over Barren mellem Newcome Shoal og Lowestoft lave Fyr er 14½ Fod, tæt N. for Linien mellem North Newcome Spit og Inner Shoal Tønder. North Newcome Spit Tønde: 52° 29' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd.

Et nyt Kort Nr. 1543 over Stedet vil snart udkomme.

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

**Skotland. Sound of Jura. Gigha Island V.-Kyst. Cath Sgeir.** Fyrbaaden er nu udlagt i 13 Fv. Vand, 2¼ Kbl. V. for Cath Sgeir N.-Ende. Baaden er rød med et kegleformet Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret.

**Irland S.-Kyst. Kenmare River. Sko Rock.** Den sorte Stage paa Sko Rock, ved Indløbet til Ardgroom Harbour, er borttaget. 51° 46' N. Br. 9° 52' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest. La Parquette.** I 1905 tændes paa den røde Baake paa La Parquette et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 48° 15' 57" N. Br. 4° 44' 18" V. Lgd.

**Loire. Saint Nicolas—Donges.** Donges nedre, røde, faste Forfyr (Saint Nicolas) er flyttet V. hen, saa at det er overet med Donges øvre Bagfyr i N. 58° Ø. 47° 18' 25" N. Br. 2° 4' 27" V. Lgd. Donges øvre Forfyr, som er Bagfyr i Fernais Ledelinie, er flyttet S. 57° Ø. hen, saa at det er overet med Fyret Roches de Donges i N. 67° Ø. og med Bagfyret i Donges øvre Ledelinie i N. 57° V. 47° 18' 24" N. Br. 2° 4' 10" V. Lgd.

**Canada. River St. Lawrence. Morin Shoal.** Mellem Murray Bay og Kamouraska ved Morin Shoal er Spirtønden ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. Den ligger i 4⅓ Fv. Vand. 47° 36' 13" N. Br. 70° 2' 8" V. Lgd.

**Newfoundland. Fogo Island. Brookes Point.** Paa Brookes Point, ¼ Kml. S. 80° V. fra Joe Batts Point, er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 95 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Det lyser fra S. 68° V. gennem V., N. og Ø. til S. 81° Ø. Hvidt, firkantet, 26 Fod højt Taarn. 49° 45' N. Br. 54° 9' Ø. Lgd.

**Newfoundland S.-Kyst. Piacentia Bay. Burin Harbour. Iron Island.** Paa Burin Island gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 Sekunder. Klokken er anbragt i et hvidt, firkantet Taarn. 47° 2' 40" N. Br. 55° 6' 50" V. Lgd.

**New Brunswick. Restigouche River. Campbelltown.** Campbelltown forreste Ledefyr er flyttet lidt Ø. efter i Ledelinien og staar nu 590 Alen N. 61° Ø. fra Bagfyret.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cape Split Harbor.** I Cape Split Harbor er udlagt en sort Spirtønde Nr. 3 i 18 Fod Vand ved 3 Fods Grunden paa Havnens V.-Side, fra Nash Island Fyr i N. 17° Ø. og fra Moose Neck højre Kant i N. 45° V. En rød Spirtønde Nr. 4 er i 20 Fod Vand udlagt ved 2 Fods Grunden ud for Moose Neck Ledge, ved Ø.-Siden af Indløbet til Cape Split Harbor, fra Nash Island Fyr i N. 19° Ø. og fra Sheep Island højre Kant i N. 57° V.

**Massachusetts. Nantucket Sound.** Fyrskibet „Pollop Rip Shoals“ Nr. 73 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58.

**New York. Long Island Sound. Great Captain Island.** Taagesignalet paa S.-Enden af Great Captain Island gives nu med Sirene, der hver ½ Minut giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

**Virginia. Chesapeake Bay. Rappahannock River. Ross Rocks.** Ross Rocks Spirtønde Nr. 12 er permanent inddraget.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. Juni 1905. — Sø- og Handelsretsdomme. — Det internationale Søretsmøde i Liverpool. — Efter engelsk Ret er Modtagerne ikke altid personlig ansvarlige for Fragten. — Nordisk Skibsrederforenings 16de Aarsberetning. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Skade paa Skib under Maanedsbefragtning. — Lille Middgrund. — 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 <sup>mm</sup> 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

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

## 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 Børskurs d. 28. Juni 1905.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....			88 <sup>3</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		76	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....			94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Kjøbenhavn.....	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....			84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85
Dannebrog.....	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—88	—	—
Skjold.....	65	—64 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	64 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	65
Urania.....			18	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Dampsk. af 1896.....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
Hejmdal.....			100	102
Østasiatiske.....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—111	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....			89	90
Nordsøen.....			25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....	71		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	71
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			95	100
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			27	32
Foren. Bugser-Selsk.....			50	64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.....			92	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88.....			100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92	94
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	145
Privatbank.....	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank.....			125 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—117	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Burm. & Wain.....	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—96	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....			96	97
Sukkerfabr.....	164 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	164 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	164 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....			129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130

## Vekselkurser d. 27. Juni 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.80	—

## Notering paa Berlins Børs d. 27. Juni 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.75
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.80
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 14,000, „Kbhvn.“ 10,000, „Dannebrog“ 6,000, „Dpsk. af 1896“ 4,000, „Danmark“ 18,000, „Carl“ 2,000, „Skjold“ 8,000, „Østas. Komp.“ 92,000, „Foren. Dpsk.“ 28,000, „Union“ 4,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 29. Juni—5. Juli.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

## Torsdag.

Til Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Til Kjørteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 8 Morg. fra Frihavnen.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

## Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

## Lørdag.

Til Stege [Ørnen] 8 Morgen.  
Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Annie] Eftm.  
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 [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

## Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

## Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Færøerne og Island (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenholts Pl.  
Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
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 [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
Til Samsø og Odense [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Møllest.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.      Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

## Licitation.

Leveringen af 430 Kubikfavne raa Sten (til Skærver) udbydes herved i Henhold til Beskrivelse og Betingelser, som ligge til Eftersyn paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor paa Raadhuset hver Søndag Kl. 10—4.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa raa Sten“, modtages paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor, indtil Mandag den 10de Juli, Middag Kl. 12.

Kjøbenhavns Vej- og Kloakanlæg, den 24. Juni 1905.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

**i Kjøbenhavn.**  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.  
 Post-Adresse: Havnegade 3 St.      Telegram-Adresse: Copensura      Telefon-Nr. 42

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 2816a  
 Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
 Skibsbyggeri.      Træskæreri.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibsbander ufortølet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283.      St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
 Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**  
 Lager af  
 Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
 Teknisk maritim Ordbog (nye)  
**Blankensteiners Effr.**  
 Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## 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 Paralellinealer  
 Marinekikkerter.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
 (Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**  
 Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**  
 Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**  
 Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede Pejlskive.**  
 Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

## 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

## 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.

## 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.

## Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
 Telf. 19730.  
 Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 1. Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Klubben Polyhymnia i Aarhus 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 1905.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1906.
5. De fra den 1. Juni d. A. fastsatte ny Lodstakster.
6. Beskatningen af Aktieselskaber, der driver Søfart.
7. Forslag fra Bestyrelsen angaaende Ændringer i Foreningens Love.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 21. Juni 1905.

P. B. V.

**P. Rechnitzer**  
 f. T. Formand.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.  
 Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:  
**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901.      Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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“.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

### AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



## CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIC BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

## 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 fordeleagtigt  
ved



Ingeniør **ANDR. VANG.** Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Juli 1903.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.  
Amaliegade 36  
Kbhvn. K.

Fuldstændigt forfaldet og uforfaldet  
Lager af Maskin- og Cylindere-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeile i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

Engros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 Conserves  
og Skibsproviant.

Bedst og  
billigst

Guldmedaille Paris 1900.

Blodbudding, Boiled beef,  
Oksekødsuppe med Kød.

Sukret

engelsk Eksport

Swiss Milk

Usukret

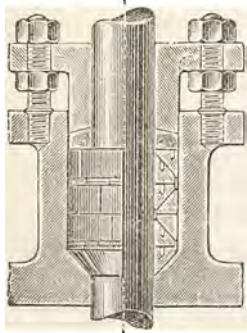
Ideal Milk Superb Milk.

Fuld Garanti for alle Kvaliteter

I 54 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine.

### 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.

### Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

## 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.

## Skibssalg.

Den af Staal hos Londonderry & Co., Ltd. Londonderry i

Året 1901 byggede skonnertaklede Dobbeltstue-Damper „**Egga**“  
skal sælges under Haanden. Damperen vil være at besigtige i Sam-  
burg i Begyndelsen af Juli. Længde 228 Fod, Bredde 36'2, Døbt-  
gaende 14 Fod. Rumindhold 93855 Kubikfod. Dødvægt inkl.  
Bunker-Kul 1363 Tønd. Compoundmaskinerne have 108 nominelle  
H. P. og Cylinderne af 18 og 36 Tom. Diameter. Gennemsnitshastig-  
heden er 8½ Knob ved et Kulforbrug af 14 Tønd.

Udgaaende nærmere Details bedes man henvende sig til

**Elder, Dempster & Co.,** Hamborg, Neue Gröningerstraße.

### Ceres

### Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857. •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale. at  
det af Brødfabriken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
**Det forenede Dampskibsselskab,**  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## LANDMANDSBANKEN

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

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,  
Trafik 12-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.  
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.



## Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdagen d. 1. Juli Kl. 9 i Aarhus. Der var mødt Delegerede fra samtlige Foreningens Kredsafdelinger, og desuden overværedes Forhandlingerne af indbudte Repræsentanter for Aarhus Kommune, Aarhus Havnevæsen, Handelsforeningen i Aarhus m. Fl.

Formanden, Konsul Rechnitzer, Aalborg, erklærede Mødet for aabnet og bød de Delegerede og Indbudne Velkommen. Formanden udtalte derefter:

Forinden vi begynder vore Forhandlinger, ønsker jeg at udtale, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Medlemmer bevidner deres Deltagelse i den store, frygtelige Ulykke, der har ramt Danmarks Skoleskib „Georg Stage“. Jeg ønsker, at denne Bevidnelse af vor Deltagelse maa have Adresse ikke alene til de mange sorgbetyngede Hjem, der har mistet en Søn, men at vore Tanker ogsaa maa have Adresse til Skoleskibets Administration, dets Fører og paamønstrede Mandskab.

Forsamlingen paahørte staaende Formandens Udtalelse.

Formanden: Dernæst vil jeg minde om, at vi ved denne Lejlighed savner en af vore gamle Venner og trofaste Støtter, idet Skibsfører H. M. Koføed af Rønne pludselig er afgaaet ved Døden. Skibsfører Koføed har saa ofte, det var ham muligt, taget Del i vore Forhandlinger og har altid vist uhyre megen Interesse for Søfartsanliggender. Jeg ønsker derfor, at vi ved denne Lejlighed mindes ham med Tak for hans Arbejde for Foreningen.

Forsamlingen sluttede sig til Formandens Udtalelse ved at rejse sig.

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Sagfører N. Knudsen, Aarhus, til Dirigent.

Dirigenten takkede, og bød dernæst som Aarhusborger et hjærteligt Velkommen og udtalte en Tak, fordi Aarhus er valgt til Afholdelse af dette Møde.

Man gik derefter til første Sag paa Dagsordenen:

### Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.

Regnskabet fremlagdes af Kassereren, Sekretær Drechsel, der henviste til den i Aarsberetningen offentliggjorte Ekstrakt og gennemgik Hovedposterne. Derpaa gav Taleren en Oversigt over Kredsafdelingernes Medlemsantal, Skibsantal og Tonnage.

Dirigenten: Forinden jeg sætter Regnskabet under Debat, skal jeg bemærke, at Generalforsamlingen er lovligt indvarslet, idet den, overensstemmende med Forordningen i Lovenes § 10, er bleven indvarslet ved Bekendtgørelse i „Dansk Søfartstidende“ for 25. Maj d. A.

Der gaves enstemmig Decharge.

Man gik derefter til det andet Punkt paa Dagsordenen:

### Fremlæggelse af Aarsberetningen,

hvis enkelte Afsnit sattes under Forhandling.

Formanden: De Herrer vil af Aarsberetningen have bemærket, at der af Bestyrelsen er truffet Foranstaltninger til et nyt Oplag af J. Kusk Jensen: Haandbog i praktisk Sømandsskab. Jeg skal i Anledning heraf gøre opmærksom paa, at en saadan Foranstaltning næppe

vil kunne realiseres, med mindre man faar et Tilskud fra Staten, ligesom første Gang Bogen blev trykt. Bestyrelsen har derfor gennem Indenrigsministeriet indgivet Andragende om, at der maa blive bevilget et Beløb hertil. Vi haaber, at Regering og Rigsdag vil stille sig velvilligt til vort Andragende. Det er en Bog, som er til overordentlig stor Nytte for de unge Søfolk, hvad man ogsaa har kunnet skønne af Salget af det første Oplag. Hvis det lykkes os at faa Bevillingen, vil Bogens ny Oplag blive trykt snarest muligt.

### Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Formanden: Jeg skal herom bemærke, at det i Praksis har vist sig, at den Overenskomst, der er sluttet mellem de forskellige Rederier, er bleven holdt paa ganske overordentlig støt Maade, saa at det har kunnet gennemføres, at Skibene har været fri for at garantere for Kornvægt ved Indladning i Østersøhavnene, og hvis dette Sammenhold vedbliver, kan vi sige, at vi har gjort en rigtig god Gerning for alle de Skibe, som besejler Østersøhavnene og dér indlader Korn til skandinaviske Pladser. Skønt jeg ikke tvivler om, at dette gode Sammenhold ogsaa vil kunne gennemføres i Fremtiden, kan det ikke være nogen Fejl paany at rette en Opfordring i saa Henseende til Foreningens Medlemmer, og det er det, jeg ønsker at gøre ved denne Lejlighed.

### Besejlingsforhold paa Limfjorden.

Formanden: De to Punkter i dette Afsnit vil være d'Hrr. Delegerede bekendt fra Mødet i Fjor. Det første angaar Lodsning gennem Draget eller den saakaldte Dragbanke og ned i Bejstrøpløbet. Tidligere var det saaledes, at Skibe paa over 10 Fods Dybgaaende var forpligtet til her at benytte Lods, selv om Skibsføreren var tilstrækkelig kendt med Farvandet. Denne Foranstaltning var indført fra Statens Side, efter at der havde fundet en Udgravning Sted paa Draget og i Løbet. Men der var den Mærkelighed derved, at Skibet skulde tage Lods enten ved Løgstør for Nedgaaende eller Aalborg for Opgaaende og betale Lodspenge for den hele Strækning, 7 Mil, uagtet selve Lodsningen gennem de to Render kun angaar  $\frac{1}{2}$  Mil. Da dette Forhold var uholdbart, gjorde vi Forestillinger derom gennem Marineministeriet, og nu ved de ny Lodstaksters Ikrafttræden er Forholdet blevet forandret ganske i Overensstemmelse med det af os indsendte Forslag, saa at der kun betales for Lodsning gennem selve Renderne, naar Skibet er lodspligtigt, altsaa ligger over 10 Fod dybt. Det glæder os at kunne konstatere, at vort berettigede Andragende saaledes er blevet imødekommet.

Det andet Forhold angaar Limfjordsbroen, den saakaldte faste Bro. De Apparater, der bruges til at aabne og lukke Broen, er i højeste Grad forældede; det sker tildels ved Haandkraft, og naar det blæser noget, er det næsten umuligt at aabne og lukke Broen. Disse Forhold i Forbindelse med den forøgede Jærnbantrafik over Broen — navnlig nu efter at Privatbanerne er komne i Gang — gør, at der bliver et ualmindelig langt Ophold for Skibene, og naar disse er nødsagede til at ankre paa den ene Side af Broen, især naar de maa ankre Vest for den, er det meget vanskeligt at komme under Sejl, og derved spildes megen Tid. Vi har haft mange Forhandlinger med Avtoriteterne om dette Spørgsmaal, og det Resultat, der foreligger i Øjeblikket, er, at det er os bekendt, at der nu for fuldt Alvor arbejdes hen til at faa tidssvarende Apparater til at aabne og lukke Broen. Der er ved Langebro i Kjøbenhavn blevet indført nogle ny Apparater, som skal være ganske udmærkede. Broen aabnes og lukkes vist-

nok ved Elektricitet. Tænker Staten paa at give os noget lignende, saa maa vi sige, at der er gjort, hvad vi kunde ønske.

#### Skibets Forpligtelse ved Losning.

Formanden: Den i Aarsberetningen omtalte Højesteretsdom angaar i og for sig ikke Dansk Sejlskibsrederi-Forening, men derimod to smaa tyske Skibes Redere. Imidlertid havde Spørgsmaalet en saadan Interesse for os, at vi assisterede, hvad vi kunde, med Oplysninger om Forholdene her hjemme. Som bekendt tabte de to tyske Skippere Sagen ved Sørensen i Aalborg, vandt ved Overretten, men tabte atter ved Højesteret. Det er derved slaaet fast, at en Skibsfører er forpligtet til at hejse Godset saa højt op, at det kan svinges ind paa Kajen og der modtages af vedkommende Købmand. For saa vidt er man altsaa kommen til en Forstaaelse af Søløvens § 136. Nu er det imidlertid i Virkeligheden saaledes, at Skibsfartens Stilling ikke kan siges at have lidt noget ved denne Højesteretsdom, thi medens man paa den ene Side har faaet Vished for, at Godset skal hæves saa højt, har man paa den anden Side faaet Vished for, at Skibet behøver ikke at have Lossebuk eller Vægt staaende paa Dækket, og allerede dette Forhold gør, at en Modtager maa ad Mindelighedens Vej træffe Overenskomst med den Skipper, der skal losse, for at Omkostningerne ikke skal blive for betydelige for ham. Det er jo nemlig ikke nok, at man faar en Sæk med Korn leveret paa Kajen. Den paa-gældende Modtager vil gerne have den op paa en Vægt eller en Vogn, og Arbejdspengene ved at tage Sækken nede fra Kajen op paa Vognen er naturligvis langt større end Udgiften ved at give vedkommende Skibsfører en Mand til Hjælp ved Spillet. Ser man ret paa Sagen og Højesteretsdommen, saa kan man vistnok med Sandhed sige, at Skibsfartens Forhold ikke er blevne forværrede ved Domsafgørelsen. Den har bragt Klarhed paa dette Punkt, og det er jo godt. Noget, vi derimod mener, at man maa beklage, er, at vi altsaa nu her i Landet har forladt Rælingen som det Sted, hvor Varen skal leveres og modtages, medens man i Norge og Sverrig og mange andre Steder i civiliserede Lande stadig er af den Mening, at Rælingen er det Sted, hvor man skal mødes.

Dirigenten: Det forekommer mig, at Forsamlingen maa være Bestyrelsen taknemlig, fordi den har gjort sit til at bringe dette Spørgsmaal frem til retslig Afgørelse ved Højesteret.

Skibsreder H. C. Andersen, Aarhus: Jeg turde maaske bemærke, at jeg ikke er enig med Formanden i hans Opfattelse af, at Skipperen er forpligtet til at levere Godset paa Kajen. Saa vidt man kan se af Dommen, er han det ikke, men han er derimod pligtig at hæve det op i Højde med Kajen, hvilket er af meget stor Betydning i Stridsspørgsmaal desangaaende. I et Nummer af „Dansk Søfartstidende“ har Overretssagfører Dam i Aalborg skrevet en Artikel, hvori han udvikler hele dette Spørgsmaal. Jeg véd ikke, om det vil trætte Forsamlingen, at jeg oplæser denne Artikel. Den indeholder den klareste Fortolkning af Højesteretsdommen, som jeg har set, og jeg synes, at man deraf faar den Opfattelse, at Skibsføreren netop ikke skal levere Varerne paa Kajen.

(Taleren oplæste derefter den her i Bladet d. 23. Februar d. A. optagne Artikel om denne Sag).

Det er min faste Overbevisning som praktisk Mand, at det aldeles ikke har været Højesterets Mening, at Godset skal leveres paa Kajen. Selvfølgelig er Skibet pligtigt at gøre det Arbejde, der skal gøres om Bord, men Skibet kan ikke gøre det Arbejde, der skal gøres i

Land. Jeg paastaar derfor bestemt, indtil jeg ser det modsatte bevist, at vi ikke er forpligtede til at levere Godset paa Kajen og ikke forpligtede til paa Kajen at frigøre det, vi har leveret.

Formanden: Men hvorledes skal Købmanden da faa fat paa Varerne? Godset hejses op i Højde med Kajen og svinges ind ved en Lossebuk. Det er dog saa ganske naturligt, at Købmanden, idet Varerne kommer i Højde med Kajen, tager imod dem. Hvordan skal han ellers faa Varerne?

Skibsreder Andersen: Jeg maa tillade mig at svare: Hvorledes skal Skibsføreren faa fat i de Varer, han hejser op til Kajen? Det er for den ene som for den anden. Det maa absolut være Dommens Mening, at Varerne skal hæves i Højde med Kajen, det bliver gjort med mekaniske Apparater; saa har Købmanden at hale det ind og frigøre det. Højesteret er ikke praktisk i Losseforhold; det fremgaar af Dommen. De har tænkt: Købmanden staaar hjælpeløs, han har ingen Hejseapparater. Derfor er det, Højesteretsdommen er bleven saa løs, som den er.

Formanden: Jeg skal gøre opmærksom paa, at der udtrykkelig staaer i Højesteretsdommen, at Parterne er enige om, at Sagen alene drejer sig om, hvorvidt Indstævnte under de foreliggende Omstændigheder har været forpligtet til at hæve Godset saa højt, at det kunde modtages fra Kajen, og det kræver jo dog en Indsvingning. Der staaer jo udtrykkelig i Loven „ved Skibets Side“. Man kan ikke hejse Varerne op og lade dem hænge over Lugen. Det er ikke „Skibets Side“.

Skibsreder Andersen: Man er kommen ud over „Skibets Side“. Det hedder ikke længer Skibets Side. Hvis det skal hedde Skibets Side i Følge § 136, kan det ikke hedde Bolværket. Det er ikke Skibets Side. Højesteret er gaaet ud fra, at det skal være lige for alle, og det kan det kun blive, hvis vi fastholder, at Skibets Side er Lønningen. Et Skib, som ligger 12 Fod under Bolværket, maa ikke have større Forpligtelse end et Skib, der ligger 4 Fod under Bolværket. Dommen er ikke praktisk afsagt, men det kan umuligt være Tilfældet, at Skibets Mandskab skal op og arbejde i Land med at frigøre Varerne.

Havnefoged Møller, Svendborg: Jeg maa slutte mig fuldstændig til Kaptajn Andersens Udtalelser. Naar man tænker paa, hvorledes Losningen foregik for et halvt Hundrede Aar siden, saa var det efter akkurat den samme Regel: Ladningen skulde leveres ved Skibets Side. Om Bord vil man aldrig vægre sig ved at smække en Hage paa Taklet, der hiver Godset op, saa at Varerne kan svinges ud paa Siden af Skibet. Varerne skal leveres ved Skibets Side, men i Højde med den Kaj, de skal losses paa. Saa skal Købmanden hale Varerne det lille Stykke ind paa Kajen, hvor han kan faa dem anbragt paa en Vægt, eller hvad han nu vil gøre med dem. Skibet skal ikke svinge Varerne ind paa Kajen, dets Arbejde ligger kun om Bord; men Arbejdet i Land er Købmandens, og han kan gøre det med saa overordentlig meget større Lethed, end det kan gøres fra Skibet. Formentlig maa Fordringerne stilles saadan efter Højesteretsdommen, at Skibet hæver Ladningen op i Højde med Kajen og i yderste Tilfælde bringer det ud til Skibssiden. Saa kan man fra Land faa fat med en Haand og svinge Varen i Land, eller man kan tage en Stok med en Hage til at slaa om Taklet, og det er Købmandens Pligt... (Formanden: Ja vel!) Jeg mener ogsaa, at det i Følge den ærede Formands Udtalelser ikke var hans Mening, at Skibet skulde lægge Varerne ind paa Kajen, men bringe dem saa vidt, at man inde fra Kajen kan komme til Varerne.



Konsul C. P. Lund, Rønne: Jeg vilde gøre en kort Bemærkning i Anledning af de faldne Udtalelser og særlig i Anledning af den sidste, nemlig at vi bringer Varerne i Nærheden af Kajen, saa at Købmanden kan faa fat i dem. Saa har vi jo det Spørgsmaal: Hvem skal smide Stroppen los? Der er Højesteret atter saa uklar i sine Udtalelser. Det havde været rart at faa det klaret. Efter hvad jeg hører, er der allerede Tale om Proces angaaende dette Spørgsmaal. For mig staar det nærmest som for Hr. Andersen, at det er Købmandens Sag at gøre det, men det er ikke afgjort. Den Snørepibe kan volde et stort Arbejde, hvis Skibet skal holde en Mand paa Kajen til at løsgøre den. Kan Købmanden og Skibsføreren arbejde Haand i Haand, saa gaar det naturligvis bedst, og den Regel, vi havde før Højesteretsdommen, var ikke saa gal, nemlig at Købmanden stiller en Mand til Hjælp til at hive Varerne op. Det gik godt, og hvis vi havde faaet det vedtaget, var vi vist komne nemmere ud over Sagen. Som det nu staar, er Forholdet lidt spændt. Jeg tror, det vilde være heldigt, om Foreningens Bestyrelse vilde arbejde hen til at faa en bestemt Afgørelse af, hvem denne Løsgørelse af Snørepiben paahviler, om det er Købmanden eller Skibet.

Skibsreder Andersen: Jeg skal kun tilføje, at den gamle Regel bliver benyttet endnu. Jeg har losset 14 Gange efter Højesteretsdommen, og Reglen er bleven benyttet alle Gange. Jeg kan ikke indse, at Skibsfarten skulde være bleven daarligere stillet nu efter Højesteretsdommen. Jeg kan ikke forstaa, hvorfor vi skulde gaa hen og udsætte os for i Mindelighed at faa noget daarligt i Stedet for. Jeg tror ikke, der vilde være noget i Vejen for at optage en Proces om Sagen. Hvis den kom i gode Hænder, skulde Retten ogsaa nok komme frem. Det er meningsløst, at Skibet ikke skulde have opfyldt sine Forpligtelser ved at gøre det, der skal gøres om Bord.

Formanden: Jeg har kun ment det samme som Havnefoged Møller: Varerne skal hejses saa højt op, at Modtageren kan faa fat paa dem. Men saa er der det Spørgsmaal, som Konsul Lund rejste, om det paahviler Skibsføreren eller Købmanden at frigøre Snørepiben. Købmanden kan sige: jeg vil modtage Varerne, men ikke betale en Mand for at staa og gøre klar for den Line paa min Sæk. D'Hrr. vil vist være enige med mig i, at han maa kunne gøre Indvendinger i saa Henseende. For Resten er Forholdet de fleste Steder det, at Købmanden og Skibsføreren næsten altid bliver enige om den bekvemteste Maade at losse paa. Men der er jo braadne Kar i alle Lande; der er stridige Modtagere, og der er ogsaa stridige Skibsførere. Det er jo kun, naar der opkommer Strid, at man skal tage Højesteretsdommen til Rettesnor. Forhaabentlig vil der efterhaanden blive vist Fordragelighed paa begge Sider, saa at Losningen kan gaa uden Strid; det er baade det letteste og det billigste for begge Parter. Jeg maa altsaa fremdeles slaa fast, at jeg med mine første Udtalelser ikke har ment, at Godset skal leveres paa Kajen. Jeg har kun sagt i Henhold til Højesteretsdommen, at det skal hæves saa højt, at Købmanden kan modtage det paa Kajen. Det staar i Dommen, og det kan vi ikke komme fra. Jeg har ment, at det skal tages paa en Lossebuk, og saa svinges det ind efter. Mener Kaptajn Andersen, at Skibsføreren skal kunne lade Godset hænge lige over Lugen og dermed Basta?

Skibsreder Andersen: Jeg kan ikke være enig med Formanden. Det er min Opfattelse, at Skibsføreren skal hæve Godset saa højt, at det kan svinges ind og naar det er hævet saa højt, saa har Købmanden at svinge det ind paa Kajen; der har Skibet ikke noget at bestille. Det vilde være enestaaende i hele Verden,

hvis vi paalagde Skibet Forpligtelse til at lade udføre det Arbejde, der skal gøres oppe paa Land.

Konsul Lund: Maa jeg have Lov til at sige, at det dog ikke vilde være saa enestaaende. Der har især i de senere Aar udviklet sig den Praksis i udenlandske Havne, at Skibet er forpligtet til at levere Ladningen paa Land, naar det ligger ved Siden af Kajen, idet man saa enten maa betale for at faa det hævet op med Kran eller selv maa udføre Arbejdet. Det er for en stor Del Dampskibenes Skyld, at Forholdet er blevet dette. Det er naturligvis meget uheldigt. Jeg har tidt haft Disputter om den Sag og ogsaa sat min Ret igennem.

Kaptajn Holm, Kjøbenhavn: Det forekommer mig, at det ikke er helt rigtigt, naar man tænker sig Sagen saaledes, at Højesteretsdomme eller Søloven overhovedet alene skulde tage Sigte paa de smaa Skibe og ikke paa Skibsfarten i Almindelighed. Det er klart, at Søloven ikke tænker paa kun en enkelt Del af Skibene, men overhovedet paa alle Skibe. I det Øjeblik der i Søloven i Stedet for „ved Skibets Side“ havde staaet „paa Kajen ved Skibets Side“, saa havde Sagen været fuldstændig klar; det staar der imidlertid ikke. Jeg tror absolut, at selv om der kommer saadan en Sag igen for Højesteret, vil det blive fortolket paa samme Maade som nu. Naar Skibet ligger noget højere end Kajen, er det klart, at det er Skibets Folk, der maa skubbe Varerne ud og fire dem ned. Paa samme Maade tror jeg Højesteret vil afgøre Spørgsmaalet, naar Kajen ligger højere end Skibets Side, Lønningen paa Skibet. Saadanne Detaljer som, hvem der skal gøre Stroppen løs eller lignende Ting, kan man ikke godt faa ind i en Lov, og man kan heller ikke tage en Dom som denne og sige: her har vi et Præcedens. Saadan i Detaljer kan man ikke godt gaa.

Skibsreder Andersen: Jeg skal kun sige, at der i det fremførte var Tale om en Kutyme, ikke om en Lov; til Kapt. Holm skal jeg bemærke, at det er ganske rigtigt, hvad han siger. Det bekræfter kun yderligere, hvad jeg bestandig har ment. Skibets Forpligtelse ophører, hvor Skibet ophører. Skibets Folk skal ikke være forpligtede til at gaa i Land og gøre noget Arbejde der. (Formanden: Nej, det skal de heller ikke).

Havnefoged Møller, Svendborg: Naar Søloven nu ved Højesteretsdommen er bleven fortolket saaledes, at Skibet skal hejse Varerne op i Højde med Kajen, er det klart, at den ikke har givet Købmanden fri for det Arbejde, der paahviler ham, altsaa at tage imod Varerne, naar de staar frit og kvit paa Skibets Side og endda udenfor Skibets Side i Højde med Kajen. Naar Skibsføreren gør det og saa siger: Vær saa god, min Ven, der staar dit Gods, saa gad jeg nok vide, om Købmanden vilde vægre sig ved at tage imod det. Jeg har set en Gang i Svendborg en svensk Damper, som lossede Korn; Skipperen tog sin — jeg havde nær sagt Bornholmersæk, det er en gammel Benævnelse for visse Sække —, hev den op imellem sine Master og sagde: Vær saa god, der er din Last; men den anden vilde bruge sin egen Emballage og have Kornet svunget ind, saa han kunde tage det paa sin Vogn. Men det vilde Svenskeren ikke, han svang Sækken ind paa Lønningen, og der satte han den. Et Responsum fra Grosserer-Societetet holder ganske med Kaptajnen. Købmanden nedlagde først Protest, men tog den siden tilbage. Det beviser, at der er noget i, at Købmanden ikke kan fravige den Forpligtelse, han har til i alle Tilfælde at modtage Varerne fra Skibets Side i Højde med Kajen. Selv om det skulde komme til Proces derom, tror jeg ikke, man risikerede noget ved at lade Sagen gaa til Højesteret. Det beklagelige er, at en Domsafgørelse kun

gælder for det enkelte Tilfælde, men i Virkeligheden er det jo et Princip, ikke det enkelte Tilfælde, det drejer sig om.

Dirigenten: Jeg skal bemærke, at jeg har faaet det Indtryk af Diskussionen, at den ærede Formand og Havnefoged Møller er enige i Opfattelsen af Højesteretsdommen. Det er naturligvis vanskeligt at afsige en Dom, som kan være gældende i alle mulige Forhold. Man maa ved en Dom altid tage Hensyn til, at den behandler det paagældende, konkrete Tilfælde. Jeg tror ligesom den ærede Formand, at det har sin Betydning, at vi har faaet det Spørgsmaal, det her drejede sig om, afgjort, men dermed er det ikke sagt, at man har faaet afgjort alle mulige andre Spørgsmaal af mer eller mindre chikanøs Oprindelse, som kunde rejse sig i Fremtiden. Fremtiden maa vise, hvorledes saadanne Spørgsmaal skal afgøres, som det om Indsvingningen eller, om hvem der skal løsgøre Snørepiben; man kan jo ikke faa alle Snurrepiberier afgjorte paa én Gang. Jeg finder, at man maa være Foreningens Bestyrelse taknemlig, fordi den har vist Interesse for denne Sag og bragt den frem til Højesterets Afgørelse, og denne Afgørelse maa vi ikke give større Rækkevidde, end den har. Kommer der andre Spørgsmaal, maa de prøves senere. Jeg henstiller til Forsamlingen, at vi tager Diskussionen til Efterretning for, hvad der fremkommer i Fremtiden. (Sluttes.)

## Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Kollisionssagen mellem „Ancona“ og „Georg Stage“.

Den 28. Juni blev Retten sat af Retsformand Koch og de søkyndige Medlemmer Kaptajnerne Hein, Knudsen og Kraemer og Kommandør Jessen.

For Retten mødte „Georg Stages“ Fører, Premierløjtnant i Marinen Malte Bruun, der oplæste nedenstaaende Rapport, som af Føreren var indsendt til Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde“:

Herved har jeg den sørgelige Pligt at indsende Rapport over Skoleskibet „Georg Stages“ Forlis i Hollænderdybet Natten mellem d. 25. og 26. Juni 1905.

Skoleskibet afgik fra Christiansø d. 25. Kl. 8 Fm. med frisk østlig Brise — alle Sejl førtes, Fart 7 à 8 Knob. Hammerens Fyr passeredes ved Middagstid samme Dag og Falsterbo Fyrskib Kl. 8,15 Em., hvor Læsejlene bjærgedes.

Drogdens Fyrskib passeredes Kl. c. 10 $\frac{1}{2}$  Em., derpaa styredes efter Lysbøjen paa Knollen, der passeredes i c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. Afstand. Mellemstagesjlene bjærgedes her for at gøre Skibet mere manøvreedygtig, da Sejladsen gennem Hollænderdybet omtrent vilde blive Bidevind. Sejlføringen var derefter alle Raasejlene, Klyver, Jager og Mesan. Vinden østlig, frisk Brise, Farten c. 7 Knob, Strømmens Sætning nordlig 2 à 3 Knobs Fart.

Efter at have passeret Knollens Lysbøje styredes op mod Hollænderdybet med Middelgrundsfyret c.  $\frac{1}{4}$  Streg om Bagbord. Denne Kurs styredes, indtil Dragør Ledefyr begyndte at trække sammen noget Syd for Middelgrunden, da der luvedes op for at beholde Østskel i Ledefyrene.

Vi havde i længere Tid i Hollænderdybet observeret 2 modgaaende Dampere, der viste Topplanterne og rød Sidelanterne; efter Anluvningen havdes disse Dampere c.  $\frac{1}{2}$  Streg i Læ. Lidt efter saas begge Sidelanterner paa den nordligste Damper omtrent ret for.

Første Styrmand Myhre, der havde Vagt, og tillige med Kaptajnen befandt sig paa Bakken, udbrod da: „Hvad gør han dog!“ Samtidig varskoedes til Roret: „Hold støt Kurs“, skønt Skibet i Forvejen gik støt.

Da Damperen imidlertid nærmede sig stærkt, blev der givet Ordre til at ringe med Klokken, og Styrmanden ringede selv kraftigt for at vække Damperens Opmærksomhed. Under Ringningen forsvandt Damperens røde Lanterne, saaledes at kun dens grønne Lanterne og Topplanteren var synlige.

Kollisionen var i dette Øjeblik uundgaaelig, hvorfor Styrmanden sprang ned fra Bakken for at purre ud overalt.

Da Kaptajnen samtidig saa Damperens grønne Lanterne lidt om Styrbord, kommanderede han „Op med Roret“ for muligvis at formindske Følgerne af Kollisionen, straks efter skete imidlertid Sammenstødet.

Lige umiddelbart forinden hørtes dog 2 kort efter hinanden følgende Fløjtesignaler, men da dette Signal gaves, var Damperens Stævn allerede passeret „Georg Stages“ Bov.

Damperen ramte „Georg Stages“ Styrbords Side øjensynlig under Svingning for Bagbords Ror og under en Vinkel af 3 à 4 Stroger.

„Georg Stage“ løb i Kollisionsøjeblikket en Fart af c. 7 Knob, og den havde hele Tiden Østskel i Fyrene, dog blev den ved Kollisionen drejet Vest i og kom saaledes Fyrinjen nærmere.

Skibet sank saa hurtigt, at der kun var Tid til at kalde Frivagten op, og Ordren til at redde sig hurtigst mulig om Bord i Damperen blev givet, da det var øjensynligt, at der ikke var Tid til at faa Baadene ud; som det senere viste sig, lykkedes det kun 14 Elever og 4 Voksne at komme om Bord i Damperen, skønt Skibene ikke skiltes ad, førend „Georg Stage“ sank for Boven af Damperen.

I Sammenstødsøjeblikket befandt Kaptajnen sig paa Bakken, straks efter løb han agterud til Storkappen, hvor han gentog Ordren til at redde sig i Damperen, derefter prajede han gentagne Gange ned gennem Kappen om at komme op. Han stod ved Kappen, da Skibet sank.

Styrmanden, der fra han forlod Bakken kun havde faaet Tid til at praje ned gennem de 3 Opgange om at komme op straks, stod ved Agterkappen, og det var fra denne Plads, at han gav Ordren om at springe om Bord i Damperen.

Understyrmand Drejø, der stod til Rors, sprang efter Sammenstødet til sit Fartøj (Bagbords Redningsfartøj), som han sammen med nogle Elever forsøgte at affire, men dette lykkedes ikke, da Skibet sank for hurtigt. Understyrmandene Saxtorf og Nielsen gjorde det samme Forsøg med den forreste Redningsbaad om Bagbord, men maatte ligeledes opgive dette.

2den Styrmand Petersen, der ligesom de andre Voksne af Frivagten vaagnede ved Ringningen, løb straks gennem Banjerne paa Styrbords Side og beordrede Eleverne til at tørne ud. Da han kom op gennem Storkappen og saa, at Faren var overhængende, forsøgte han uopholdelig at faa Redningsvestene ud af Finkenetterne, men han fik ikke Tid hertil.

Understyrmand Christiansen og Kok Hansen naede om Bord i Damperen, hvor de i høj Grad bidrog til Udsættelsen af Redningsbaadene og den derefter følgende Bjærgning.

Da vi kom op i Overfladen af Vandet, viste det sig, at Fortoppen og Stortoppen var brækkede, hvorimod hele Krydstoppen stod med Krydsraaen i Vand-spejlet. Paa denne Top og den øvrige Del af Ringningen, der flød paa Vandet, samt paa en kærtret Redningsbaad samlede de reddede, efterhaanden som de kom op.

Kort Tid efter observeredes en Syd fra kommende Damper, hvorpaa der efter Ordre prajedes samtidig af alle for at vække Opmærksomhed. Damperen, som viste

sig at være svensk Damper „Irene“, Kaptajn Svensson, af Stockholm, bestemt til Gøteborg, tændte en Projektør, hvormed den oplyste Krydstoppen og derved i høj Grad lettede Redningsarbejdet for „Ancona“s Baade, foruden at den selv assisterede med et Fartøj.

Efter at alle var bjærgede om Bord i „Ancona“, hvor der blev udvist en i alle Henseender overordentlig Hjælpsomhed, holdt denne sig paa Kollisionsstedet, indtil det blev lyst, da den gik ind i Kjøbenhavns Yderhavn; udenfor Trekroner blev alle reddede bragte om Bord i Lodsdamperen, der gik ind til Orlogsværftet, hvor Kasernes skibet „Jylland“ med stor Beredvillighed blev stillet til Disposition, og alle blev bespiste i Dagens Løb.

Understyrmand Drejø, der havde Brud paa venstre Laar, Elev Nr. 8 Christian Møller, der havde Brud paa Lægbenet, Elev Nr. 20 From Johansen, der havde Brud paa højre Nøgleben, blev indlagte paa Frederiks Hospital. Maskinmester Jørgensen, der havde Brud paa et eller flere Ribben, bragtes til Garnisons Hospital.

Ved Optælling viste det sig, at der savnedes 22 af Eleverne.

Damperen, der paasejlede „Georg Stage“, viste sig at være S/S. „Ancona“ af Leith, Kaptajn Mitchel.

Premierløjtnant Malte Bruun forklarede dernæst, at paa Dækket var i Kollisionsøjeblikket Bagbords Vagt, 1. Styrmand Myhre, Understyrmandene Drejø og Saxtorf samt en Del af Eleverne. Elev Nr. 20, From Hansen, der nu er paa Hospitalet, havde Udkgig og opholdt sig paa Bakken (Bro fandtes ikke paa „Georg Stage“) sammen med 1. Styrmand Myhre og Premierløjtnant Malte Bruun selv.

Medens der ellers sædvanlig staaer to af Eleverne ved Roret, havde Understyrmand Drejø, nogen Tid før de modgaaende Dampere mødtes, taget Roret paa luv Side sammen med Elev Nr. 72, Nielsen, medens den anden Dreng fratraadte. „Georg Stage“s Kurs op gennem Hollænderdybet var omtrent parallel med Fyrlijen lidt Øst for denne, og har været holdt ganske støt, lige til Malte Bruun gav Ordre til at lægge Roret op. Den første Damper passerede forbi paa Bagbords Side omtrent i Sammenstødsøjeblikket, og højst 3 Minutter før Kollisionen saa han og 1. Styrmand Myhre samtidig begge „Ancona“s Lanterner ret forude og derefter alene den grønne Lanterne og Toplanteren. Ordre til at lægge Roret op blev først givet, efter at „Ancona“s røde Lanterne var forsvunden, og da den grønne Lanterne saas saa højt, at Sammenstødet maatte anses som uundgaaeligt. Skroget havde Løjtnant Malte Bruun ikke kunnet se før kort forinden. „Georg Stage“ stak 11 $\frac{1}{2}$  Fod, og dens Lanterner er anbragte i Fokkevantet, c. 1 Fod over Lønningen.

Dernæst mødte Kaptajn Mitchel fra Damperen „Ancona“, tilhørende Firmaet James Currie & Co., Leith. Han henholdt sig til sin Rapport, som blev oplæst, og forklarede, at i Kollisionsøjeblikket var Bagbords Vagtmandskab paa Dækket. Han selv var paa Broen før og under Kollisionen sammen med Rorgængerens Johnson og 1. Styrmand Mac Donald. Kursen efter Kompasset havde været S.  $\frac{1}{2}$  V., og der var stærk Strøm fra Syd.

Det var vistnok 10 eller 15 Minutter før Kollisionen, at Kaptajn Mitchel første Gang fik Øje paa Sejlskibets røde Lanterne  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord. Han beholdt den hele Tiden omtrent samme Sted  $\frac{1}{2}$  Streg til Bagbord og gav derfor Bagbords Ror. Maskinen blev stoppet i samme Øjeblik, som ogsaa Sejlerens grønne Lanterne saas.

Naar han ikke før havde lagt Roret Bagbord, var det, fordi han gik ud fra, at Sejleren og „Ancona“ vilde gaa klar af hinanden, idet han jo havde den røde Lanterne om Bagbord. Han bemærker i denne Forbindelse, at Sejleren jo havde Vinden fri. (En tidligere Forklaring af Kaptajnen, hvorefter han først gav Bagbords Ror saa

sent, fordi han havde den medgaaende Damper  $\frac{1}{2}$  à 1 Streg for om Styrbord, blev taget tilbage). Han antager, at det var et Par Minuter før Kollisionen, at han lagde Roret Bagbord. Samtidig med at Roret blev lagt Bagbord, gav han et Stød i Fløjten.

„Ancona“ var kommen ind i Fyrlijen umiddelbart før Kollisionen, og i Kollisionsøjeblikket var den lidt Øst for samme.

Kaptajnen har ingen Klokke hørt fra „Georg Stage“ og udtalte, at han kun én Gang har givet det ene Stød i Fløjten. Han benægtede at have givet to Stød, men havde i det Øjeblik, han beordrede Maskinen Bak, fat i Fløjtelinien for at give 3 Stød. Han tror ikke, han kom til at give noget Stød, i hvert Fald fik han ikke sin Hensigt fuldført, at give 3 Stød, da han ansaa det for ganske unyttigt.

1. Styrmand paa „Ancona“ Mac Donald forklarede, at han var paa Broen før og under Kollisionen. Han fik først Øje paa Sejlerens røde Lanterne og gjorde Kaptajnen opmærksom paa den. Den var da c.  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord, og det blev den ved med at være c. en halv Snes Minuter, da Kaptajn Mitchel gav Bagbords Ror og samtidig et Stød i Fløjten. Kollisionen fandt vistnok Sted et Par Minuter efter, at „Ancona“ havde givet Bagbords Ror. Han hørte Kaptajnen sige til Rorgængerens, efter at den røde Lanterne var kommet i Sigte, at han skulde passe godt paa sin Styling, saa han ikke kom til at vise sin grønne Lanterne. „Ancona“ var i selve Fyrlijen umiddelbart før Sammenstødet, og der blev ikke givet mer Plads til „Georg Stage“, fordi Damperen vilde gaa klar af „Georg Stage“, hvis denne havde holdt sin Kurs. „Ancona“ kom Nord fra gennem Hollænderdybet, saaledes at den oprindelig var noget Vest for Fyrlijen, omtrent midt mellem Fortet og denne. Kursen var ikke parallel med Fyrlijen, men krydsede denne vistnok noget før Kollisionen. Den anden Damper, der ligeledes kom Nord fra, gik Syd paa med en Kurs, der krydsede „Ancona“s fra Bagbord til Styrbord. Den var gaaet foran om „Ancona“, vistnok i en Afstand af omtrent „Ancona“s Længde, noget før Kollisionen, og den var vistnok omtrent  $\frac{1}{4}$  Streg om Styrbord, da Kaptajn Mitchel af Hensyn til „Georg Stage“ gav Ordre til at lægge Roret Bagbord.

Den nævnte Damper havde ikke nogen Sinde været i Vejen for „Ancona“, hvis denne tidligere havde lagt Roret Bagbord. Naar Kaptajnen ikke har gjort det, maa det vel have været, fordi han ikke har anset det for nødvendigt af Hensyn til Sejleren.

Fra det Øjeblik, „Ancona“ passerede Middelgrundsfortet, og indtil der kort før Kollisionen blev givet Bagbords Ror, styrede „Ancona“ hele Tiden efter Kompasset S.  $\frac{1}{2}$  V.

Styrmanden, der forklarer, at det er ham, der har ført Logbogen, henholder sig til den fremlagte Udskrift af denne, der blev oplæst for ham, og gentager navnlig, at han lige fra det Øjeblik, han havde set Sejlerens røde Lanterne, beholdt den i Syne, indtil den kort før Kollisionen forsvandt for at give Plads for en grøn, samt at „Ancona“ havde givet Bagbords Ror, før Sejlerens røde Lys forsvandt, og endelig, at Kaptajnen straks efter, at Sejlerens grønne Lanterne var bleven synlig, lod Maskinen slaa Bak.

Letmatros John Johnson (19 Aar, har sejlet til Sø i over 3 Aar), forklarede, at han stod ved Roret paa Broen, hvor ogsaa Kaptajnen og 1. Styrmand opholdt sig i Tiden før og under Kollisionen. „Ancona“ styrede efter Kompasset S.  $\frac{1}{2}$  V., baade før og efter at de fik „Georg Stage“s røde Lanterne i Sigte  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Streg om Bagbord. Han antager, at han omtrent i et Kvartertid før Kollisionen har set Sejlerens røde Lanterne. Efter at den var kommen i Sigte, sagde Kaptajnen til ham, at han skulde passe paa Stylingen, og

paa, at han ikke kom til at vise Damperens grønne Lanterne.

Kort Tid før Kollisionen — det maa have været et Par Minuter, i al Fald over ét — gav Kaptajnen Ordre til at give Bagbords Ror. Han gav lidt Bagbords Ror og saa, at Skibet svingede noget, og holdt endnu Roret Bagbord paa den nævnte Maade, da Kaptajnen beordrede „Haardt Bagbord“.

Matros Theodor Williamson, der har sejlet i 35 Aar, forklarer, at han havde Udkig paa Bakken før og efter Kollisionen, han fik vistnok et Kvarterstid før Kollisionen Øje paa Sejlerens røde Lanterne, han beholdt den røde Lanterne i Sigte, indtil den c. 2 $\frac{1}{2}$  Minut før Kollisionen forsvandt for at give Plads for den grønne; siden den Tid har han ikke set den røde. Han varskoede baade for den røde og for den grønne Lanterne. Han forklarer, at han ikke ved noget nøjagtigt om Skibets Kurs, men at „Ancona“ begyndte at svinge til Styrbord nogen Tid før Kollisionen fandt Sted, den vedblev at svinge, indtil Kollisionen skete. Det var først efter, at Svingningen var begyndt, at han fik Øje paa det grønne Lys. Der blev givet et Fløjtestød samtidig med, at Skibet begyndte at svinge.

1. Maskinmester paa „Ancona“, George Gilroy, forklarede, at han var i Maskinen, da Sammenstødet fandt Sted. Umiddelbart før Kollisionen blev Maskinen efter Ordre fra Broen slaaet fra fuld Kraft Frem til fuld Kraft Bak. Kort før denne Ordre blev givet, havde han mærket, at Roret blev lagt haardt i Borde, og det blev i Borde, til Kollisionen fandt Sted.

Han antager, Maskinen gik Bak 1 Minut eller saa, indtil Skibet stødte, der blev saa givet Ordre til Maskinen om at stoppe, den blev stoppet og var stoppet et Par Minuter, indtil der paany blev givet Ordre til at bakke.

Efter at 1. Styrmand Myhre paa „Georg Stage“ havde aflagt Beretning, af hvilken dog foreløbig intet blev tilført Forhørsprotokollen, mødte derpaa Elev Nr. 72, Frants Laurits Nielsen, der er 15 Aar gammel, og som har faret til Søis i 2 Maaneder. Han forklarede, at han stod ved Roret paa „Georg Stage“ sammen med Nr. 22, Boesen, den paagældende Nat under Sejladsen op gennem Hollænderdybet. — Der kom to Dampere Nord fra, hvis røde Lanterne var synlige en Smule om Bagbord. Kort før Kollisionen, han anslaaer det til  $\frac{1}{2}$  Minut, viste den sidste Damper begge sine Lanterne. Understyrmand Drejøj greb da Roret (den ene Damper var da passeret), kort efter kommanderede Kaptajnen op med Roret, og kort efter skete Sammenstødet.

Han har ikke hørt, at der fra Bakken er varskoet til Roret: „Hold støt Kurs“, men en saadan Ordre kan godt være givet, navnlig efter, at han var traadt fra Roret, uden at han har lagt Mærke til det.

Understyrmand paa „Georg Stage“, Saxtorf forklarede, at han opholdt sig forskellige Steder paa Dækket inden Kollisionen, og husker, at han hørte Drejøj, efter at han havde taget Roret, raabe: „Hvad gør han dog?“, og at han enten samtidig eller forinden havde set, at den nordligste Damper viste begge sine Lanterne. Drejøj spurgte: Hvad skal jeg gøre? og Saxtorf, der stod i Nærheden af ham, svarede, at der var ikke andet at gøre end at holde støt Kurs indtil nærmere Ordre. Under eller efter denne Samtale, men inden der fra Bakken var kommanderet: „Op med Roret“, saa han, der da stod ude paa Bagbords Faldereb, kun den grønne Lanterne paa Damperen, hvis røde Lanterne da var forsvunden, — han hørte derefter Kaptajnens Kommando: „Op med Roret“ og saa, at „Georg Stage“ begyndte at svinge, men derpaa skete Kollisionen. Kollisionen skete under Svinget.

Forhøret fortsattes Kl. 6 Eftermiddag.

For Retten mødte paany Kaptajnen paa „Georg Stage“, Malte Bruun, og Kaptajn Mitchel. Løjtnant Malte Bruun gentog i Kaptajn Mitchels Nærværelse sin Forklaring og gentog navnlig, at han var sikker paa, at „Georg Stage“ har holdt støt Kurs i Tiden før Sammenstødet, indtil han gav den foran nævnte Kommando. Nogen Tid før Sammenstødet, han kan ikke opgive nøjagtigt hvor længe før, saa han pludselig begge „Ancona“s Lanterne. Begge Lanterne blev set samtidig af 1. Styrmand og ham.

Han gentager, at han endnu nogen Tid holdt støt Kurs, og at der af 1. Styrmand blev kommanderet til Roret: „Støt Kurs“. Han gentager ligeledes, at han efter nogen Tids Forløb kun saa den grønne Lanterne, idet den røde forsvandt, og at det først var nogen Tid derefter igen, at han i Følelsen af, at en Kollision var umiddelbart forestaaende, gav Kommando til at lægge Roret op. For Kaptajnen tog det sig ud, som om „Ancona“ har drejet til Bagbord nogen Tid før Sammenstødet, og at det var derfor den grønne Lanterne viste sig sammen med den røde.

1ste Styrmand paa „Georg Stage“, Myhre forklarede, at han stod paa Bakken sammen med Kaptajnen indtil kort før Kollisionen.

Han forklarede, at han i en længere Tid havde set begge de to Damperes røde Lanterne c.  $\frac{1}{2}$  Streg i Læ, og at han, samtidig med Kaptajnen, pludselig saa begge Sidelanterner paa den nordligste Damper omtrent ret for. Myhre kom til at udbrude: „Hvad gør han dog?“ og raabte til Rorgængerer: „Hold støt Kurs“, hvorhos han, som straks fik Indtryk af overhængende Fare, raabte: „Ring med Klokken“. For at faa den sidste Ordre hurtigere udført, løb han selv hen til Klokken og ringede. Han løb, da han ansaa Sammenstød for umiddelbart forestaaende, igen fra Klokken, som han overlod til Styrmand Saxtorf, og løb hen til de forskellige Nedgange for at purre Mandskabet ud. Inden han var løben fra Bakken, var Damperens røde Lanterne forsvunden, og man saa kun den grønne.

Først efter, at han kom ned paa Dækket, hørte han Fløjtestød fra den fremmede Damper. Om der lød et eller flere Fløjtestød, kan han, der i det Øjeblik var altfor optaget med at kalde Mandskabet paa Dækket til at give Agt paa Signalerne, ikke sige.

Samtidig med, at han overlod Saxtorf at ringe med Klokken, hørte han Føreren af „Georg Stage“ kommandere: „Op med Roret“. Han er aldeles overbevist om, at Sammenstødet var uundgaeligt, da Kommandoen „Op med Roret“ faldt. Faren var saa overhængende, at alle almindelige Søvejsregler maatte ophøre, og han selv fandt Kommandoen meget fornuftig, idet man den Gang, da Fløjtesignalet ikke var kommet endnu, ikke kunde ane, at Damperen vilde give Bagbords Ror, og det derfor var det eneste fornuftige fra „Georg Stage“s Side, ved at lægge Roret op at søge at gøre Sammenstødet saa lidt voldsomt som muligt.

Han véd med fuldstændig Sikkerhed, at begge „Georg Stage“s Sidelanterner brændte klart lige til Kollisionen, det er noget, man med Lethed kan se fra Bakken, og han lagde særlig Mærke dertil. Hvor lang Tid der hengik, fra han først saa „Ancona“s grønne Lanterne, til Sammenstødet, kan han ikke sige. Under en saadan Situation ophører al Ævne til virkelig Tidsbestemmelse.

Han tilføjede, at saa vel Skibets Lanterne som øvrige Materiel (Redningsbælter m. m.) var fuldstændig i Orden, ligesom Eleverne var vel indøvede i Redningsarbejde. Naar Redningsmateriellet ikke kom i Brug ved denne Lejlighed, var det fordi der ikke var Tid dertil.

Efter Kollisionen var der kun Anledning til at kommandere Drengene om Bord i den fremmede Damper; det lykkedes en Del af Drengene og Kaptajnens Hustru at komme om Bord i „Ancona“, førend Skibet sank med Kaptajnen og Resten af Mandskabet, hvorimellem han selv,

Han antager, at det Hul, der er kommet i „Ancona“'s Bov, stammer fra, at „Ancona“ umiddelbart efter Kollisionen er bleven drejet af „Georg Stage“, der jo var i Fart, saaledes at „Ancona“'s Bagbords Bov er bleven trykket ind af det c. 2 Fod fremspringende Storrøst paa „Georg Stage“.

Elev Nr. 72, Nielsen, gentog yderligere, at han havde set Damperens grønne Lanterne forinden Kommandoen „Op med Roret“, hvorefter

Understyrmand Saxtorf yderligere forklarede, at efter Kollisionen hang Skibene et Øjeblik saaledes fast i hinanden, at de ved Farten drejedes saaledes, at „Ancona“'s Bagbords Bov kom til at ligge op til „Georg Stage“'s Styrbords Side. Den Skade, „Ancona“ har faaet i Bagbords Bov, maa sikkert skyldes Tryk fra „Georg Stage“'s Davider eller Storrøst.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 71/1904, afsagt d. 21. Juni 1905. Speditionsfirmaet M. Zietzmann i Duisburg kontra Aktieselskabet Nielsen & Danielsen ved dets Bestyrelse Isidor Meyer og Carl Olaus Nielsen.

Efter nogle forudgaaende telegrafiske Forhandlinger blev der ved Telegram og Akcepttelegram af 19. Marts 1904 afsluttet Overenskomst mellem Citanten, det oven nævnte Speditionsfirma, og det indstævnte Aktieselskab om, at Citanten skulde „overtage Transporten af 2,000 Tons Skibsblik frit fra Waggon Oberhausen til fragtfrit Skibsbord Helsingør“ i Ladninger paa 500 Tons for en Fragsats af 98 Pfg. pr. dobbelt Centner eller Mk. 9,80 pr. 1,000 Kilo.

Paa Citantens Stadfæstelsesskrivelse af samme Dato til de Indstævnte, hvori han tillige udbad sig nærmere Ladningsinstrukser, svarede disse ved at henvise ham til deres Firma i Kristiania, fra hvem han d. 23. Marts modtog de begærede Instrukser. Transporten havde Citanten efter sit Opgivende tænkt sig skulde foregaa fra Oberhausen til Duisburg pr. Bane, derfra med hans egne Skibe til Rotterdam, hvorfra Varerne skulde føres videre til Helsingør ved et hollandsk Rederfirma, med hvem Citanten samme Dag, som han havde afsluttet før nævnte Overenskomst, afsluttede Underbefragtningskontrakt.

Ved Telegram af 30. Marts annullerede de Indstævnte imidlertid Overenskomsten, som de har forklaret under den mundtlige Procedure, fordi den var afsluttet ved en Fejltagelse, idet de tillige havde sluttet Befragtningskontrakt med et andet Firma.

Citanten har derefter anlagt nærværende Sag, hvor han har paastaaet de Indstævnte tilpligtet til i Henhold til Sølovens § 126 at betale ham Fautfragt beregnet efter en Sats af 9 Mark pr. Ton, idet de 80 Pfg. af den oprindelige Fragsats skulde være Jærnbanefragt, og saaledes at der af det første Parti paa 500 Tons beregnes halv Fragt og af hver af de tre sidste Partier ligeledes paa hver 500 Tons beregnes en Fjerdedel Fragt, ialt Mark 5,625.00 med Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 3. September 1904 og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har principaliter paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger under Paaberaelse af, at den foranførte Overenskomst ikke var opfattet som en endelig Befragtningskontrakt, men kun som en Overenskomst med Citanten som Speditionsfirma om blandt andet at faa afsluttet de fornødne Befragtningskontrakter, og de har til Støtte herfor anført, at Citanten overalt, f. Eks. i sin Korrespondance, benæv-

nede sig Speditør og ikke Reder, ligesom han heller ikke skulde eje til selvstændig Transport egnede Skibe. Efter denne Opfattelse skulde Citanten kun have Krav paa sin Mæglerprovision og det Tab, han iøvrigt havde lidt, hvorom han imidlertid intet havde oplyst. Subsidiært har de Indstævnte paastaaet Fautfragten for Rhinfarten fradraget, idet Citanten under en Samtale med en af deres Bestyrere skulde have lovet ikke at ville gøre noget Ansvar gældende mod dem for denne Del af Transportens Vedkommende.

Da Overenskomsten imidlertid efter alt, hvad der er oplyst om det mellem Parterne passerede, har Karakteren af en endelig og af Vilkaarene for mulige Underbefragtninger uafhængig Kontrakt, paa hvilken Sølovens Regler om Befragtningskontrakter findes anvendelige, og da de Indstævnte endvidere ikke mod Citantens Benægtelse har bevist det Anbringende, hvorpaa de støtter deres subsidiære Paastand, og ikke iøvrigt har rejst nogen Indsigelse mod Citantens Beregning af den paastaaede Fautfragt, vil Citantens Paastand i det hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. 100/1904, afsagt d. 15. Juni 1905. Kaptajn Stenkil Mårtensson af Skillinge mod Firmaet J. Lütken Frigast & Co. af Nykjøbing F.

Ved Certeparti af 4. Maj 1904 befragtede det indstævnte Firma Skibet „Märten“, ført af Sagsøgeren, Kaptajn Mårtensson, der tillige er Skibets Reder, til at transportere en Ladning Planker eller Brædder fra Wasa til Nykjøbing F. Til Udlosningen af Ladningen, der skulde „tages frit fra Skibsbordet“, fastsatte Certepartiet 6 løbende Arbejdsdage, saaledes at der for Overliggedage skulde betales 50 Rm. pr. Dag. Skibet kom med sin Last til Nykjøbing d. 12. Juni 1904, indklarerede, forhalede til anvist Losseplads og meldte Losseplads og meldte losseklart Mandag d. 13. Juni om Formiddagen til ovennævnte Befragter, der tillige var Modtager af Ladningen.

Tirsdag Morgen begyndte Losningen og fortsattes de følgende Dage; Mandag d. 20. Juni udløb Liggedagene, men først Onsdag d. 22. Juni Kl. 4 Eftm. var Skibet udlosset. Citanten har derfor paastaaet sig tilkendt hos de Indstævnte som Godtgørelse for to Overliggedage 100 Rm. med Renter og Sagsomkostninger.

Det maa betragtes som oplyst, at Skibets Mandskab, der kastede Trævarerne i Land paa Kajen, hvorfra de fjernedes af fire Mænd, som de Indstævnte havde sat til dette Arbejde, ikke under Losningen har arbejdet med særlig Hurtighed; en Del af Mandskabet har i al Fald til Tider haft andet Arbejde om Bord, og dets Arbejde ved Losningen synes undertiden, naar der laa tilstrækkelig Last paa Kajen, helt at have hvilet, men paa den anden Side har der under hele Losningen stadig ligget Varer i Land ved Skibets Side, saaledes at Indstævntes Mandskab havde nok at tage af, og i al Fald en enkelt Gang har Bunken i Land ligget  $\frac{1}{2}$  à 1 Alen højere end Skibets Ræling.

Indstævnte har nu gjort gældende, at det ved Losning af en Bræddelast er Skipperens Pligt at lade Brædderne bringe fra Borde, saaledes at de kommer til at ligge paa Kajen fri af Skibet, og at Ladningsmodtageren ikke har nogen Virksomhed ved selve Losningen; han har derfor hævdet, at den indtrufne Forhaling af Losningen udelukkende har haft sin Grund i, at der ikke om Bord paa „Märten“ er bleven arbejdet med tilstrækkelig Mandskab og Hurtighed.

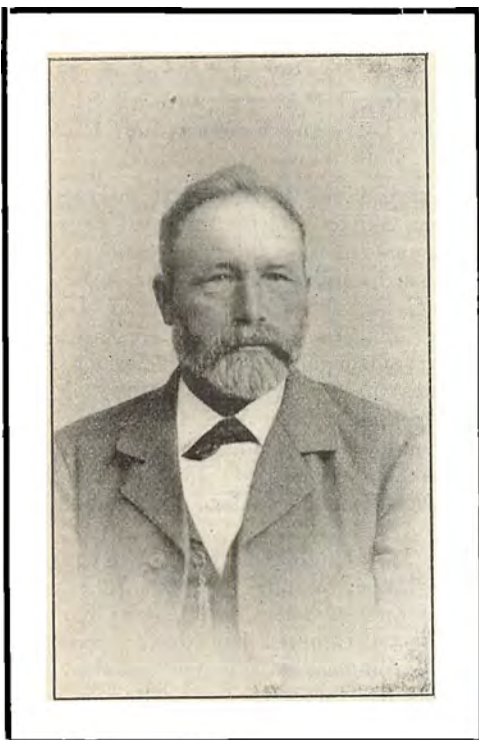
Indstævnte, som paastaar, at det i al Fald i Nykjøbing F. er Kutyme, at Losning af Bræddelast foregaa paa den anførte Maade, har for det Tilfælde, at Retten maatte tillægge Konstateringen af en saadan stedlig Kutyme nogen Vægt, æsket Rettens Kendelse herom og samtidig Kendelse om, hvem af Parterne det vil paa-



ligge at fremskaffe de fornødne Oplysninger i saa Henseende, i modsat Fald har han paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Retten maa nu finde, at det ikke kan have Betydning for nærværende Sag, om der i Nykjøbing maatte eksistere en Kutyme som den nævnte, idet det, naar ingen særlig Aftale er gjort, ikke kan være Skipperens Pligt at bringe Varerne hurtigere i Land, end de kan modtages af Ladningsmodtageren. Da nu de Indstævnte, som det maa anses godtgjort, ikke har gjort noget for at fremskynde Losningen, og da deres Mandskab ikke nogensinde er bleven forsinket ved Fejl fra Skibets Side, vil de ikke kunne undgaa at dømmes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 20 Kr.

### Skibsfører H. M. Kofoed.



Skibsfører H. M. Kofoed af Rønne, hvis Billede vi her bringer, er i afvigte Uge pludselig afgaaet ved Døden, efter at hans Helbred en Tid lang havde været vaklende. Skibsfører Kofoed, der naaede en Alder af omtrent 60 Aar, var født i Rønne og har i mange Aar ført et mindre Sejlskib, der mest sejlede i fast Fart mellem Rønne og København. Han var en Mand med gode Ævner og med Lyst til at bruge dem i Arbejdet for praktiske Opgaver. Dette førte ham til at deltage virksomt i Foreningslivet indenfor Sømandsstanden; han har her beklædt flere Tillidsposter, saaledes som Kredsformand for Bornholm i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe og som Medlem af Bestyrelsen for Skipperforeningen i Rønne. Han offrede et ikke ringe Arbejde paa denne sin offentlige Virksomhed, og han gjorde det med Glæde, fordi han nærede en levende Interesse for sin Stand og for dens Fremgang. Han var en djærv Mand, der uden at gaa Krogveje kæmpede for sine Meninger.

Ved H. M. Kofoeds Død har hans Stand lidt et føleligt Tab, og Landet over vil hans Standsfæller modtage Efterretningen om den med Sorg.

### Skibsfarten paa Pladser ved svenske Indsøer.

Fra et Skibsmæglerfirma i Provinserne har vi modtaget følgende Indlæg vedrørende denne Sag. Den fremkommer i Anledning af, at to Marstalskibe, som havde bortfragtet deres Skibe for Ladning af gammelt Jærn fra en dansk Havn til Torshälla i Mälaren, ikke fik Tilladelse til at gaa direkte til Lossepladsen, men i Sødertelje for egen Regning maatte omlade Jærnet i Lægtene og afsende det til Torshälla. Det ene af Skibene blev endvidere under sit Ophold i Sverrig befragtet for et Parti Jærntraad fra Köping til Werkebäck, men efter at Halvdelen af Partiet var indtaget i Köping, blev Lastningen forbudt af Toldvæsenet, og det allerede indlastede Parti maatte opløses, da ogsaa denne Fart udelukkende er forbeholdt svenske Skibe.

Vedkommende Skibsmæglerfirma har anmodet det danske Generalkonsulat i Stockholm om at undersøge Sagen og har fra Hr. Generalkonsul Heckscher faaet følgende Svar:

„Den Begunstigelse, der ved forskellige Traktater er indrømmet fremmede Nationers Skibsfart paa Sverrig, og som for danske Skibes Vedkommende støtter sig paa Traktaten af 2. Novbr. 1826, er efter de svenske Regeringsmyndigheders Opfattelse at forstaa som gældende de ved Kysterne beliggende svenske Stæder og gaar i Forhold til Danmark som til de fleste andre Traktater ud paa Ligestilling med svenske Skibe med Hensyn til Afgifter og Paalæg. Derimod forstaaes de ikke som gældende Skibsfart paa de ved Indsøer, Floder og Kanaler beliggende Pladser; slige Pladser betragtes, vistnok i Overensstemmelse med almindelig international Anskuelse, i Reglen som forbeholdte den nationale Skibsfart.

Fra sidst nævnte Regel gælder dog i Sverrig et Par vigtige Undtagelser. Den ene Undtagelse er, at de saakaldte Stapelstæder, der nyder det Privilegium at drive direkte Handel med Udlandet, ogsaa i Henseende til Skibsfart altid betragtes, som om de var Kyststæder; den anden Undtagelse, som har Hjemmel i en kgl. Kundgørelse af 18. Septbr. 1874, aabner udenlandske Skibe Adgang til de indre Vandveje, for saa vidt som der i slige Skibe sker Udførsel fra svensk Plads direkte til udenrigsk Plads, men ikke ellers.

I de af Dem omtalte tvende Tilfælde var Forholdet det, at Skibene var bestemte til Torshälla, som ikke er Stapelstad; derfor fordrede det svenske Toldvæsen i Overensstemmelse med en ganske ufravigelig Praksis, at Ladningen skulde losses i Sødertelje som nærmeste Stapelstad. Endvidere kunde man, da der var Tale om Befragtning med dansk Skib fra Köping — der heller ikke er Stapelstad — til anden indenlandsk Havn (Werkebäck), ikke indrømme sligt, eftersom det stred mod den nævnte Kundgørelse af 1874.

Mod den her refererede Forstaelse af de for fremmede Skibe i Sverrig gældende Regler har der, saa vidt Generalkonsulatet bekendt, ikke hidtil været gjort Indsigelse fra dansk Side. Traktaten af 1826 tilsiger ikke danske Skibe ganske ubetinget Behandling som svenske; i den Henseende er Udtrykkene mere bindende i andre Traktater, f. Eks. Traktaterne mellem Sverrig og Frankrig, Spanien, Østrig og Ungarn. Men selv overfor de sidst nævnte Stater hælder Sverrig i Følge Generaltoldstyrelsens Udtalelser bestemt samme Opfattelse om de indre Vandvejes Nationalisering. Kun i Forhold til Norge opretholdes ikke et lignende Standpunkt.“

Herefter bør danske Skibsførere vel vogte sig for at slutte Fragter til svenske Indsøpladser, med mindre det betinges, at Omkostningerne ved Omladning og Videre-

forsendelse fra Stapelpladsen betales af Ladningsmodtageren.

Følgende Pladser betragtes i Sverrig som Stapelpladser:

Haparanda, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Örnköldsvik, Hernösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn, Gefle, Uppsala, Stockholm, Vesterås, Eskilstuna, Södertelje, Nyköping, Norrköping, Linköping, Söderköping, Vadstena, Jönköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Visby, Karlskrona, Rønneby, Karlshamn, Sølvesborg, Åhus, Simrishamn, Ystad, Trelleborg, Malmø, Lund, Landskrona, Helsingborg, Halmstad, Falkenberg, Varberg, Gøteborg, Marstrand, Uddevalla, Lysekil, Strömstad, Borås, Lidköping, Örebro, Falun, Karlstad og Östersund.

### Fragtmarkedet.

Som en Følge af de for nylig stedfundne Tildragelser og de fuldstændig revolutionære Tilstande, som for Øjeblikket synes at herske i Sydrusland, er saa at sige al Eksport fra Havne som Odessa, Nikolajeff etc. samt fra Azoff hørt op, og selvfølgelig har det ikke kunnet undgaas, at disse Forhold har øvet en ugunstig Indflydelse paa andre Markeder, hvoraf i første Række maa nævnes Middelhavet, i hvilket Marked en Masse Tonnage har været udbudt, hvoraf Følgen blev, at Raterne fra Dag til Dag gik lavere, og da Laster allerede i Forvejen var knappe, ligger dette Marked meget daarligt nu. Ogsaa det indiske Marked har været influeret af Begivenhederne i Sortehavet, idet enkelte store Baade, som egentlig var fragtsøgende sidst nævnte Sted, pludselig maatte se sig om efter Beskæftigelse i anden Retning. Flere Baade vides iøvrigt at være dirigerede fra Middelhavet til England eller La Plata i Ballast, og af oversøiske Markeder er sidst nævnte ogsaa det eneste, som absorberer nogen Tonnage af Betydning. Ogsaa i nogle af de russiske Østersøhavne har de urolige Forhold skadet Skibsfarten, idet Strejker i Kronstadt og St. Petersburg har forvoldt og forvolder Damperne en Del Ophold. I Kronstadt genoptoges Arbejdet efter faa Dages Forløb, og for Petersborgs Vedkommende venter man, medens dette skrives, ogsaa hurtig at komme til et Arrangement med Arbejderne ved at gaa ind paa at give dem højere Løn, og da der ikke er saa faa danske Dampere deroppe for Tiden, vil vi haabe, at der snart igen maa blive taget fat. Det er saaledes atter ret triste Forhold, Rederne mange Steder har at arbejde under, men til Gengæld er der ogsaa nogle Lyspunkter, i hvilken Forbindelse vi nærmest sigter til Træfarten paa Botten, idet nemlig Konference Fragter og derover nu ganske hører til Dagens Orden, og man ser jævnlige, at Købmændene baserer ny Salg paa Basis af Konference Fragterne. Selv Tvivlere vil saaledes nu ikke kunne andet end indrømme, at Konferencen har gjort sin Gavn.

Det østlige Marked er igen lidt lavere helt igennem, fremkaldt ved at Begæret efter Tonnage er betydelig mindre end Udbudet. Bombay og Kurrachee er nu nede paa henholdsvis 12/ og 14/ til udsøgt Havn pr. Juli. Fra Calcutta noteres 20/ à 21/3 for Jute pr. Avgust/December. Rishavnene tager kun meget faa Baade paa Basis af 18/9 O. C., medens en enkelt 8,000 Tons Baad akcepterede 17/6 til hollandsk Havn pr. Juli. Sukkerfragterne fra Java er knappe og lavere; 23/6 og 23/9 er sidst betalt til U. S. eller Evropa. For Kul fra Moji

til Singapore er der sluttet til 1,45 Dollars. Calcutta sluttede kun faa Dampere for Kul.

Sortehavet etc. ligger fuldstændig forretningsløse for Tiden paa Grund af Tumulterne, og heller ikke en Gang for senere Terminer gøres der nu noget. I Mangel af Korn akcepterede nogle enkelte Baade Erts fra Poti, fra hvilken Plads Raterne hurtigt sank, og der er sidst betalt 8/6 à 9/6 til Rotterdam, 9/ Calais, hvilket er 1/ à 2/ lavere end for et Par Uger siden. For Salt sluttedes der et Par Baade til 10/3 Eupatoria/Libau (5,800 Tons Baad), 12/3 Arabat/Riga. Sulina sluttede til 6/9 L. H. A. R., men har senere faaet Baade til 6/3 for prompt. Pr. 1/15. September betaltes 9/ à 9/3. En prompt 4,000 Tons Baad fik 10/ Azoff til Bergen.

Middelhavet har hovedsagelig fragtet for Erts, men Raterne er lavere grundet paa det mere end rigelige Tonnageudbud. Der betaltes sidst 5/7½ Carthage/Middlesbro, 6/1½ Maryport, 7/ Escombrera/Antwerpen, 6/ Limiona/Barrow, 6/ to græske Pladser/Middlesbro, 6/1½ Rotterdam, alt med „free despatch“. Esparto- og Fosfatlasterne er lavere i samme Forhold. For sidst nævnte Artikel noteres 7/6 Bona/Malmø, 5/9 Rotterdam, 7/3 Sfax/London. Aleksandria er stille og har just sluttet en prompt Baad til 6/6 Bomuldsfrø til Bristol Kanalen. Bilbao Markedet er temmelig uforandret paa Basis af 4/10½ à 5/ Middlesbro, 4/1½ Cardiff eller Newport, 5/ Rotterdam.

Nordamerika har ikke stort andet at byde paa end Trælast fra Golfen, hvorfra ikke saa faa Dampere placeredes i Ugens Løb, hvorimod Kanada næsten slet intet har fragtet. Fra Pensacola eller anden god Lasteplass er der saaledes bl. a. sluttet til 77/6 Grimsby, 80/ Holland og en engelsk Østkysthavn, 82/6 Genua, alt pr. Juli/Avgust, medens der pr. Septemner betaltes 100/ til Rosario. Paa Netto Charter akcepteredes saa lavt som 9/ pr. Juli fra Golfhavn til U. K. eller Kontinentet. For Fosfat betaltes 16/ Tampa/Cette, 13/ Port Inglis/Hamburg. Filadelfia og New York har taget enkelte Dampere for Petroleum i Kasser, og der betaltes 17½ Cents Hongkong, 16 Cents Konstantinopel, 15 Cents Aleksandria. For Timecharter placeredes adskillige Baade, og denne Gren af Markedet er snarest en Kende bedre.

La Plata Markedet fragtede ret livligt til 19/ à 19/6 pr. Juli fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Avgust er Raten c. 1 sh. lavere. Sidst betalte Rate fra Bahia Blanca er 17/3 pr. primo Avgust, Tørn limiteret til 5 Dage.

Østersømarkedet ligger ganske godt, naar lige undtages, at Forholdene i nogle af de russiske Havne har medført Ophold for en Del Dampere, men heldigvis har Strejkerne aldrig været langvarige, og ved at indrømme Arbejderne et Løntillæg vil Arbejdet i Petersborg, som nu er den eneste Plads, hvor der strejkes, forhaabentlig hurtigt blive genoptaget, ja er maaske allerede bleven det, naar dette læses. Korneksporten fra Petersborg er livlig, og der noteres nu 1/4½ à 1/6 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1½ d. mere til Antwerpen, Dunkerque, Hamburg eller Weseren, og for mindre Baade Rm. 12/13 Rugbasis til Daumark eller Sydsverrig, 18 Øre pr. Kbf. Espetræ til Kjøbenhavn. Fra Kronstadt vil Købmændene gennemgaende ikke betale Konference Fragt, der bydes tæt op til den, men holder Petersborg Markedet sig, maa Raterne komme op. Fra Libau, Windau eller Riga betales omkring 11¼ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, men Begæret efter Tonnage er ikke overvældende. Riga noterer desuden en Del Træfragter, nogle til og andre lidt under Konference Raterne. Fra Königsberg kan faas 1/3 Hvedebasis til London eller Leith, 1/4½ Antwerpen, og til London (Barnards Wharf) noteres 6/6 Sleepers. For tør Træmasse noteres 14 Frcs. Trångsund/Nantes.

Kulfragterne er nu noget lavere til Middelhavet, men hvis det med Hjemfragterne herfra og fra Sorte-

havet fremdeles bliver lige saa usselt som i Øjeblikket, maa de nødvendigvis stige igen. For Cardiffs Vedkommende har der paa Grund af „holidays“ kun været gjort forholdsvis faa Befragtninger, og der betales  $4/4\frac{1}{2}$  Kjøbenhavn,  $4/6$  Stettin,  $5/5$  Lissabon,  $5/10\frac{1}{2}$  à  $6/6$  Genua, Frs.  $7\frac{1}{2}$  Marseille,  $6/3$  à  $6/6$  Aleksandria,  $7/10\frac{1}{2}$  à  $8/3$  La Plata. Paa Forthet har der været sluttet en Del til Østersøen, men Raterne er meget tarvelige, hvilket ogsaa gælder om Fragterne fra Tynen, hvorfra der dog kun har været sluttet lidt som Følge af de lokale Helligdage. Sidst betalte Rater fra Østkysten er bl. a.  $3/6$  à  $3/7\frac{1}{2}$  til Kronstadt,  $3/10\frac{1}{2}$  Helsingfors,  $3/8$  Riga,  $3/9$  Gefle,  $3/7\frac{1}{2}$  à  $3/10\frac{1}{2}$  god dansk Havn,  $3/9$  Lübeck (1,400 Tons),  $4/$  Wismar (1,300 Tons),  $3/9$  à  $3/10\frac{1}{2}$  Stockholm,  $6/10\frac{1}{2}$  Palermo,  $5/9$  Port Said.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Kønigsberg noteres atter, og fra paalidelig Kilde, 10 Mark Rugbasis til Danmark, Sverrig, samt til Østkyst England  $1/9$ , Engl. Kanal  $2/$ , Bristolkanalen (Kulhavn)  $2/3$  Hvedebasis, endvidere til Valdemarsvik Benmel  $4\frac{1}{2}$  à 5 Mark pr. Ton og til Gefle gammelt Jærn  $4$  à  $4\frac{1}{2}$  Mark. Markedet fra Kønigsberg lader saaledes til at være temmelig godt endnu; der er dog Laster.

ab Stolpmünde blev for nogen Tid siden sluttet en enkelt Sejler for Rug til Sundhavn, til 3 Mark, og der noteres Havre, ligeledes til Sundhavn, til 4 Mark; lige i disse Dage er der ingen Skibe, men der ventes flere dertil.

ab Rügenwalde blev sluttet til  $3\frac{1}{4}$  Mark til Danmark for Rug, og Ladninger derfra er iøvrigt sparsomme.

ab Wismar noteres Saltsten til Sundhavn 3 Mark pr. Ton; kun der liggende Skibe placeres.

ab Kjøbenhavn blev i forrige Uge sluttet til Colberg 3 Mark, Rostock  $2\frac{1}{2}$  Mark, alt Majs, samt til Nykjøbing Sjælland Byg 11 Øre; der udbydes Rug til Randers, Majs til Stege og Bomuldsfrøkager til Lolland/Falster, men ellers er det flovt; der er dog heller ikke mange fragtsøgende Skibe.

ab svenske Sundhavne udbydes nu allerede flere Gødningslaster, saaledes til Oscarshamn  $2\frac{3}{4}$  Kr., Søderköping  $3\frac{1}{2}$  Kr., Ronehamn  $2\frac{3}{4}$  Kr., Uddevalla  $2\frac{1}{2}$  Kr., alt pr. Ton.

ab Skiens- og Kristiania Fjord udbydes Isfragter til Stettin  $6$  à  $6\frac{1}{4}$  Mark, Hamburg  $6\frac{1}{2}$  Mark, Newcastle  $6/9$ , Scarborough  $7/6$ , Cagliari (Sardinien) 22 Frs., fremdeles til Leith Fjord battens  $16/6$ , West Hartlepool props  $17/6$  à  $18/$ .

ab Hull noteres Oljekager til Danmark pr. Juli/Avgust  $7/$  à  $7/3$ .

ab Ghent skal være sluttet for Fosfat til jysk Havn til  $5/$ .

#### Ugens Havarier.

Babral, norsk Barkskib, har paa Rejsen fra Finland til Svendborg været paa Grund i Store Bælt. Skibet er af Svitzers Dampers Helsingør bragt flot og indslæbt til Bestemmelsesstedet Svendborg. Bjærgelønnen er 1,500 Kroner.

Nordhavet, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Losning i Cardiff haft Ild om Bord. Ilden opstod i Skibets Forpeak; ved Hjælp af en Sprøjte fra en Slæbedamper lykkedes det i Løbet af kort Tid at faa Ilden slukket.

Pluggen, Skonnertbrig af Tvedestrand, der, som meddelt, blev indslæbt i læk Tilstand til Mostyn, er nu repareret og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet Kjøbenhavn.

Prinsesse Marie, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejsen fra Evropa til Østasien, er den 22. f. M. i de kinesiske Farvande boret i Sænk af Russerne. Besætningen reddet.

Skibet, der var bygget i 1902 paa Howaldts Werke i Kiel, maalte 3,518 Netto Reg.-Tons.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Skonnert „Aagot“, 283 Reg.-Tons, hjemmehørende i Nordby og beliggende i Hamburg, er solgt i disse Dage til Italien for 26,000 Rm.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

#### Skibsefterretninger.

##### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 4. Juli.) Ellen ankom hertil fra Østverrig 2. Juli. — Riberhus, Larsen, ankom hertil fra Vestnorge 2. Juli. — Frederik, Thomsen, ank. til St. Petersborg fra Reval 27. Juni. — Kursk, Gommessen, passerede Brunsbüttel for Hull—Windau 27. Juni. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston herfra 26. Juni. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga til Anvers 3. Juli. — Kiew, Christiansen, ank. hertil fra Havre 3. Juli. — Arno, Struberg, ank. hertil fra Dartmouth 30. Juni. — Axelhus, Skow, ankom til Bergen herfra 3. Juli. — Thyra, Fischer, afgik herfra til Libau 28. Juni. — Ella afgik herfra til Helsingør 27. Juni. — Zara afg. herfra til Riga 28. Juni. — Hengest, Harder, ank. til Anvers fra Libau 29. Juni. — Vadsø ank. til Swansea fra Liverpool 3. Juli. — Jolantha, Simonsen, ank. til Anvers fra Kbhvn. 30. Juni. — Prejr ankom hertil fra Windau 30. Juni. — Garonne, Kromann, ankom til Kotka fra St. Petersborg 2. Juli. — Seine, Damp, ankom hertil fra Riberhus 2. Juli. — Tiber, Bech, ank. til Harparanda fra St. Petersborg 1. Juli. — Marie ank. hertil fra Stettin 29. Juni. — Morsø, Jacobsen, afg. fra Stettin hertil 3. Juli. — Florida, Ørum, ank. hertil fra Stettin 29. Juni. — Algarve, Borries, afgik fra Sevilla til Lissabon 2. Juli. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristiansand til New York 30. Juni. — Pregel, Olsen, ankom til Aalborg fra Leith 30. Juni. — Diana ank. hertil fra Rotterdam 1. Juli. — Douro, Mortensen, ank. til Rouen 3. Juli. — Hittfeld ank. hertil fra Swansea 3. Juli. — Maja ankom hertil fra Hamburg 3. Juli. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau fra Anvers 29. Juni. — Dagmar, Larsen, afg. fra Dunkerque til Newcastle 29. Juni. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull fra Libau 2. Juli. — Valdemar, Johnsen, afgik herfra til Kønigsberg. 29. Juni. — Phædra afgik herfra til Kønigsberg 1. Juli. — Georgius, Sørensen, passerede Hanstholmen for Anvers—St. Petersborg 1. Juli. — Moskov, Meldahl, afgik fra Newcastle hertil 1. Juli. — Kasan, Hansen, ankom til London herfra 2. Juli. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux fra Finland 29. Juni. — Louise, Kruse, nk. til Hull herfra 29. Juni. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Anvers fra Riga 29. Juni. — Louisiana, Andersen, afg. fra New York hertil 29. Juni. — Esbjerg, Solberg, ankom hertil fra Danzig 1. Juli. — Viking, Rasmussen, pass. Brunsbüttel for Libau—Anvers 3. Juli. — Antwerpen, Madsen, pass. Holtenau for Riga—Anvers 3. Juli. — Rita, Schibbye, afg. fra Stettin hertil 3. Juli. — Spero afgik fra Hull hertil 1. Juli. — Beira, Lunge, ank. til Marseilles fra Cardiff 1. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Libau 1. Juli. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil fra New York 2. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Livorno fra Genua 2. Juli. — Christian IX, Holm, ankom hertil fra Kønigsberg 3. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra London hertil 2. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. herfra til Boston via Kristiania 3. Juli. — Laura, Gøtsche, ankom hertil fra Færøerne og Island 26. Juni.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Hull 29. Juni. — Frode, Meyer, ankom til Libau 29. Juni.

— Sigurd, Jørgensen, ankom til Rouen 30. Juni. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ank. til Kronstadt 30. Juni. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Libau 3. Juli. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersburg 29. Juni. — Knud II, Juul Larsen, ankom til Zaandam 25. Juni. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til St. Petersburg 27. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 3. Juli. — Skjold, Rissø, ankom til Dunston 30. Juni. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Kronstadt 28. Juni. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Hull 4. Juli. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Uleåborg 30. Juni. — Harald, Hveysel, ank. til Grimsby 1. Juli.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afgik fra Borgå 1. Juli. — Vagn, B. Mahnoke, afgik fra Hudiksvall 1. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 11. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Kronstadt 29. Juni. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til London 29. Juni. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 1. Juli. — Peter Berg, Petersen, ankom til St. Petersburg 27. Juni. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 1. Juli. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Rotterdam 28. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 24. Juni.

**Danmark.** Thorvaldsen, Madsen, ank. til Burntisland 25. Juni. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Newcastle 27. Juni. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 13. Juni. — Hamlet, Reese, ank. til Kronstadt 23. Juni. — Helge, Olsen, ankom til Lovisa 18. Juni. — Rolf, Olsen, afgik fra Kronstadt 25. Juni, best. til Wasklot. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Repola 24. Juni.

**Helmdal.** Anine, Leth, ankom til Dieppe 30. Juni. — Kamma, Løffer, ankom til Antwerpen 27. Juni. — Helga, Rissø, afg. fra Neder Kalix 28. Juni. — Martha, Christensen, afgik fra Hernøsand 30. Juni. — Elna, Rathje, ankom til Dieppe 29. Juni. — Therese, Izard Pedersen, ank. til Luleå 1. Juli. — Simone, Jørgensen, ankom til Piteå 5. Juli. — Jeanne, Lagesen, ank. til Rouen 29. Juni.

**Helsingørske Dampskibsselskab.** Væring, Krohn, pass. Honningsvåg 3. Juli. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Newcastle 2. Juli.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Sutton Bridge 1. Juli, ankom til Blyth 3. Juli. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Kratzwick 1. Juli, best. til Kotka. — Nordsoen, Gram, afgik fra Methil 2. Juli, ank. til Esbjerg 4. Juni. — Nexos, Basse, afgik fra Narva 30. Juni, bestemt til Hull. — Nora, Jørgensen, afg. fra Karlsborg 3. Juli, bestemt til Ghent. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 2. Juli, bestemt til Reval. — Napoli, Christensen, ankom til Stolpmünde 30. Juni. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Cardiff 30. Juni, bestemt til Haderslev. — Dagmar, Hansen, afgik fra Stugsund 30. Juni, bestemt til Huelva via Grimsby. — Neptun, Knudsen, afg. fra London 3. Juli, bestemt til Blyth. — Alfa, Iversen, afg. fra Methil 2. Juli, bestemt til Middelfart.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Nantes 2. Juli. — Dagny, Lorentzen, pass. Helsingør 1. Juli, bestemt til Ghent. — Mary, Larsen, afgik fra Königsberg 4. Juli, bestemt til Newcastle.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Archangel 4. Juli. — Nordland, J. C. P. Norsk, afgik fra Flensborg 4. Juli. — Holland, Poulsen, afgik fra Flensborg 1. Juli. — England, Andersen, ank. til Pernoviken 4. Juli. — Rusland, Møller, ank. til Warkworth 3. Juli.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Swinemünde 3. Juli. — Mars, Clausen, ankom til Thisted 30. Juni. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Archangel 27. Juni.

**Kjøbenhavn.** Normannia, Erichsen, afgik fra Kronstadt 28. Juni, ankom til St. Petersburg 28. Juni.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 1. Juli, ankom til Grangemouth 3. Juli. — Gallia, Nielsen, afg. fra Sunderland 1. Juli, ankom til Kjøbenhavn 3. Juli. — Britannia, Jensen, afg. fra Kronstadt 1. Juli, ankom til St. Petersburg 1. Juli.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 4. Juli, best. til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afgik fra Rouen 28. Juni, best. til Methil. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Stettin 1. Juli, bestemt til Karløe.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Faaborg 30. Juni, ank. til Memel 2. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra St. John. 29. Juni, bestemt til Browhead f. O. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kronstadt 30. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Grangemouth 3. Juli. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Trangsbund 27. Juni, bestemt til London — Joms-

borg, Mathiesen, ank. til Petersborg 28. Juni. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Port Said 22. Juni, best. til Petersborg. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 1. Juli, bestemt til Ghent. — Skanderborg, Jensen, ank. til Kemi 28. Juni. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Ardrossan 30. Juni, bestemt til Riga. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 29. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Bilbao 3. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Ghent 1. Juli. — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 27. Juli. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rosario 16. Juni, bestemt til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Rouen 4. Juli, best. til Newcastle. — Skodsborg, Schultz, ankom til Chantenay 26. Juni. — Tuborg, Agerlin, ank. til Petersborg 28. Juni. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Petersborg 27. Juni. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Libau 28. Juni, bestemt til Plymouth.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Falmouth 1. Juli, bestemt til Alexandria. — Jægersborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 3. Juli. — Kallundborg, Lund, ankom til Sunderland 3. Juli.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Petersborg 27. Juni.

**Dampskibsselskabet Torm.** Agnete, Sørensen, ankom til Riga 3. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til St. Petersburg 29. Juni. — Hermia, Petersen, afg. fra Korsør 29. Juni, ank. til Libau 1. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 3. Juli, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorson, ank. til Libau 3. Juli. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Libau 29. Juni, bestemt til Rotterdam. — Nauta, Madsen, afg. fra St. Davis 4. Juli, bestemt til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Progreso 29. Juni. — St. Jan, Rambusch, ank. til Galveston 18. Juni. — St. Thomas, Prahl, ankom til Hamburg 30. Juni. — St. Domingo, Koch, afgik fra Cadiz 29. Juni.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Boness 3. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Kronstadt 30. Juni. — St. St. Blicher, Albertsen, afg. fra Odense 1. Juli, best. til Wasa. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Dieppe 28. Juni. — G. Kock, Jørgensen, pass. Skagen 4. Juli, best. til Stettin. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Rotterdam 3. Juli, best. til Blyth. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Boness 3. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Ny Karleby 21. Juni. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Kronstadt 29. Juni. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Rotterdam 27. Juni. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Christinestad 4. Juli, bestemt til Terneuzen. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Jakobstad 30. Juni, bestemt til Rotterdam. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Kronstadt 2. Juli. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Raumo 30. Juli, bestemt til Uleåborg.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Ny Karleby 28. Juni. — London, Krogh, afgik fra Fairwater 1. Juli, bestemt til Uleåborg. — Paris, Tholander, afg. fra Tormo 29. Juni, bestemt til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Georgetown 1. Juli.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til Kronstadt 28. Juni. Wien, Brink, ankom til Kronstadt 2. Juli. — Roma, Bom, ankom til Korsør 2. Juli.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Kronstadt 30. Juni. — Clara, Villadsen, ankom til Bremen 3. Juli. — Kai, Kurtzhals, er ankommet til Kjøbenhavn. — Erik, Steen, ankom til Kallundborg 29. Juni. — Svend, Christensen, ankom til Libau 1. Juli. — Axel, Damm, ank. til Jakobstad 27. Juni. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Cherbourg 4. Juli, bestemt til Boness. — Skjalm Hvide, Bjaranson, ankom til Kbhvn. 4. Juli. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Lovisa 1. Juli, bestemt til Rochefort. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Odense 1. Juli, best. til Jacobstad. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Kiel 30. Juni.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ankom 3. Juli til Lübeck.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, ank. til Råfse 29. Juni.

### Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Casma, Svendsen, ankom 22. Juni til Falmouth fra Cuba afg. derfra til Havre 29. Juni. — Sørine, Andersen, prajet 31. Maj paa 19° N. 35° V. fra New York til Townsville. — Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Newcastle N. S. W. 29. Juni til Iquique. — Copley, Struckmann, passeret Dungeness 27. Juni fra Antwerpen til San Francisco. — Mærdor, Mørck, afgik fra Lübeck 29. Juni til Sundsvall District. — Laura, Svarrer, ankom til Gefle 1. Juli fra Antwerpen.

**Fanø Senderho.** Martha, Brinch, ankom 29. Juni til Bridgewater fra Karlskrona. — Killena, Hansen, ankom 28. Juni til Dunkerque fra Rosario.



**Rønne.** John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 27. Juni. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Kjøbenhavn 28. Juni. — Bornholm, Jensen, ank. til Kronstadt 3. Juli.

**Svendborg.** Galathea, Hansen, ankom til Scarborough 26. Juni. — Kruse, Larsen, ankom til Kirkcaldy 27. Juni. — Capella, Hansen, ank. til Neder Kalix 26. Juni. — Urania, Nielsen, ankom til Concarneau 27. Juni. — Lotz, Hansen, ankom til Alloa 28. Juni. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Sunderland 28. Juni. — Vega, Rasmussen, ank. til Gefle 29. Juni. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Visby 30. Juni. — Dania, Hansen, ankom til Thorshavn 21. Juni. — Delos, Andersen, ankom til Sunderland 3. Juli. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Christiansand 3. Juli. — Lindhardt, Madsen, ankom til Wiborg 3. Juli. — H. I. Jensen, Larsen, ankom til Libau 2. Juli. — Grethe, Hansen, ankom til Uleåborg 2. Juli. — Marie, Nielsen, ankom til Reykjavik 19. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Grimsby 29. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Selvsborg 2. Juli.

**Års.** Hildur, Andersen, ankom 27. Juni til Sundsvall. — Enigheden, Friis, ank. 25. Juni til Stolpmünde. — Alf, Rasmussen, ankom 26. Juni til Locktudy. — Christian, Eschen, afgik 24. Juni fra Kjøbenhavn til Holbæk. — Vigilant, Rasmussen, ankom 27. Juni til Cadix. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 26. Juni til Soolvær (Lofoten). — Salvador, Fabricius, ank. 26. Juni til Hartlepool. — Smart, Christensen, er ankommen til Indsejlingen ved Bleyen. — Agnes, Christensen, ank. 28. Juni til Langesund. — Caroline Koch, Hansen, ankom 29. Juni til Hamburg. — Mathilde, Hansen, ankom 29. Juni til Skien. — Uffo, Grube, ankom 28. Juni til Landgangen. — Niels Juel, Christensen, ankom 30. Juni til Gravesend. — Expres, Boye, ankom 23. Juni til Odense. — De 8 Søkende, Boye, ankom 28. Juni til Odense. — Castor, Sonne, ankom 28. Juni til St. Ybes. — Olga, Jørgensen, ank. 30. Juni til Soroa (Hvide Havet). — Halmø, Christensen, afgik 28. Juni fra Kjøbenhavn til Rønne. — Anna, Jørgensen, ankom 29. Juni til Kjøbenhavn. — Anna Cecilie, Drejse, ankom 29. Juni til Hernøse. — Laura, Jensen, afgik 1. Juli fra Bay Roberts til Labrador. Gertrud, Jørgensen, ank. 1. Juli til Leith. — Thea, Friis, ankom 1. Juli til West Wemyss. — Albertine, Knudsen, ankom 30. Juni til Dagelykke. — Marthing, Friis, ank. 2. Juli til Brahestad. — Salus, Bager, ankom 2. Juli til Edenbro. — Freya, Nielsen, ank. 3. Juli til Courselles. — Anna, Hansen, ankom 3. Juli til Swinemünde. — Johanne, Østermann, ankom 1. Juli til Southampton. — Danmark, Knudsen, ankom 2. Juli til Panillac. — Maren, Albertsen, ank. 3. Juli til Garliston. — H. C. Christensen, Boye, ank. 3. Juli paa Helsingør Red. — Hekla, Jørgensen, ankom 3. Juli til Mo. — Hydra, Albertsen, ankom 3. Juli til Dysart. — Debora, Rasmussen, ankom 3. Juli til Dysart.

## Emil G. v. Høveling,

Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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.

Skagen ny Fyr ventes tændt i Begyndelsen af August 1905; Dagen vil senere blive bekendtgjort. Fyret vil da vise Et-Lyn hver  $2\frac{1}{2}$  S., saaledes: Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $2\frac{1}{4}$  S., Synsvidden:  $18\frac{1}{2}$  Kml. Lysævnen 29 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Taarn og Lanterne er uforandret. Samtidig slukkes det midlertidige Lys. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Gjedsøer ny Fyr ventes tændt i Begyndelsen af August 1905; Dagen vil nærmere blive bekendtgjort. Fyret vil da vise Tre-Lyn hver 20 S., saaledes: Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $3\frac{3}{4}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $11\frac{3}{4}$  S. Fyrtaarnet er forhøjet til 65 Fod, Flammens Højde til 83 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysævnen: 28 Kml. Linse-

apparat af 2den Orden. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Hyllekrog Fyr, paa Hyllekrog, Laalands S.-Kyst, ventes tændt i Begyndelsen af August 1905; Dagen vil senere blive bekendtgjort. Det vil vise To-Lyn hver 12 S., saaledes: Lyn c.  $\frac{1}{6}$  S., Mørke c.  $2\frac{1}{6}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{6}$  S., Mørke c.  $8\frac{1}{6}$  S. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden:  $13\frac{1}{2}$  Kml. Lysævnen:  $26\frac{1}{2}$  Kml. Linseapparat af 3die Orden: Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 58 Fod højt Taarn, sammenbygget med Beboelsesbygningen. Fyret kan brænde til Forsøg. Beliggenhed:  $54^{\circ} 35' 41''$  N. Br.  $11^{\circ} 30' 28''$  Ø. Lgd.

Sletterhage Fyr. I Løbet af 1905 vil Fyrets Lysævne blive forøget til 20 Kml. for hvidt Lys, 18 Kml. for rødt og 16 Kml. for grønt Lys.

Omø Fyr. I Løbet af 1905 vil Fyrets Lysævne blive forøget til 23 Kml. for hvidt Lys, 19 Kml. for rødt og 17 Kml. for grønt Lys.

Lyngvig Fyr. I Løbet af 1905 begyndes Bygningen af et Fyr paa Holmlands-Klit, Jyllands V.-Kyst, c. 3000 Alen S. for Klegod Baake. Det bliver et hvidt Lynfyret, som hver 5 S. viser Et-Lyn. Fyret vises fra et hvidt, rundt, 120 Fod højt Taarn med graa Lanterne. Flammens Højde: 180 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Fyret ventes tændt i 1906. Før Tændingen kan Fyret brænde til Forsøg. Beliggenheden omtrent:  $56^{\circ} 3' 11''$  N. Br.  $8^{\circ} 7' 0''$  Ø. Lgd.

Nordre-Røse Fyr vil i Løbet af 1906 blive forandret til et Vinkelfyr, der viser: Grønt, fast Lys fra c. N.  $40^{\circ}$  V. til c. N.  $22\frac{1}{2}^{\circ}$  V.; hvidt To-Blink fra c. N.  $22\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til c. N.  $3\frac{1}{2}^{\circ}$  V.; hvidt Lys med En-Formærkelser fra c. N.  $3\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til c. N.  $1^{\circ}$  V., over dybt Vand i Hollænderdyb V.-lige Del; hvidt, fast Lys fra c. N.  $1^{\circ}$  V. gennem N. til c. N.  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. over Hollænderdyb Ø.-lige Del; hvidt Et-Blink fra c. N.  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til c. N.  $10^{\circ}$  Ø.; rødt Lys med En-Formærkelser fra c. N.  $10^{\circ}$  Ø. gennem Ø. til c. S.  $50^{\circ}$  Ø.; grønt Lys med En-Formærkelser fra c. S.  $50^{\circ}$  Ø. til c. S.  $20^{\circ}$  Ø.; hvidt To-Blink fra c. S.  $20^{\circ}$  Ø. til c. S.  $9\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø.; hvidt, fast Lys fra c. S.  $9\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til c. S.  $8^{\circ}$  Ø., over 22 Fods Løbet, over Dragør-Bro; hvidt Et-Blink fra c. S.  $8^{\circ}$  Ø. til c. S.  $2^{\circ}$  Ø.; rødt, fast Lys fra c. S.  $2^{\circ}$  Ø. gennem S. til S.  $30^{\circ}$  Ø. Lys-Karaktererne bliver saaledes: To-Blink: Blink c.  $\frac{2}{3}$  S., Mørke c.  $\frac{2}{3}$  S., Blink c.  $\frac{2}{3}$  S., Mørke c.  $5\frac{1}{2}$  S. Et-Blink: Blink c. 2 S., Mørke c.  $5\frac{1}{2}$  S. En-Formærkelse: Lys c.  $6\frac{1}{2}$  S., Mørke c. 1 S. Under Forandringen vil der blive tændt et midlertidigt Fyr, hvorom Bekendtgørelse senere vil blive udstedt. Under Forandringen kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

Dragør Ledefyr nedlægges samtidig med Tændingen af Nordre-Røse Vinkelfyr.

Knollen Lystønde forandres samtidig med Tændingen af Nordre-Røse Vinkelfyr til at vise rødt Lys med Formærkelser.

**Store Bælt. Korsør. Halskov-Rev S.** Ved Opmaalning i Aar er fundet, at der fra 18 Fods Stenpullen, som ligger ud for Korsør, 4 Kbl. SV. for Kragepulle, strækker sig et c.  $2\frac{1}{3}$  Kbl. langt, smalt Stenrev VSV. ud med 19 à 23 Fod Vand. Dets SV.-Spids, hvorpaa der er 23 Fod Vand, ligger 4,700 Alen S.  $21^{\circ}$  V. fra Halskov Ø.-lige Telegraf-Baake.  $55^{\circ} 19' 47''$  N. Br.  $11^{\circ} 5' 16''$  Ø. Lgd.

**Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm Ledefyr.** Bøgestrøm Ledefyr. I Løbet af Sommeren 1905 males Baaken til Bagfyret og de rød og hvid sribede Skiver paa Bygningen til Forfyret hvide.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Flinterenden.** Om kort Tid udsættes midlertidig en Del Stager med Flag i Flinterenden, c.  $\frac{1}{2}$  Kml. SV. for Fyrskibet „Oskarsgrundet“, c.  $\frac{3}{4}$  Kbl. paa begge Sider af Linien Fyrskibene „Oskarsgrundet“ og „Kalkgrundet“ overet. Prikkerne paa SØ.-Siden er røde med rødt Flag, paa NV.-Siden sorte med blaat Flag.

**Norrköping.** I Motala Strøm er Duc d'Alberne NV. for Älholmen og S. for Ramshäll borttaget.  $58^{\circ} 36'_{18}$  N. Br.  $16^{\circ} 11'_{17}$  Ø. Lgd.

**Stockholm Skærgaard.** I Stockholm Skærgaard er følgende Prikker nu forandret: Liggholmsknallen, Björns Grund, Elgö, Husaröknallen, Skrakholmsgrund, Refskärs Bådgrund, Kastbådan og Per Andersons Grund.

**Norra Växlet.** Norra Växlet Fyr er nu forandret til et fast Fyr. Lyset er grønt fra N.  $50^{\circ}$  Ø. til N.  $56^{\circ}$  Ø., hvidt fra N.  $56^{\circ}$  Ø. til N.  $59^{\circ}$  Ø., rødt fra N.  $59^{\circ}$  Ø. til N.  $70^{\circ}$  Ø., grønt fra N.  $70^{\circ}$  Ø. til N.  $77^{\circ}$  Ø., hvidt fra N.  $77^{\circ}$  Ø. gennem Ø. til S.  $83^{\circ}$  Ø., grønt fra S.  $60^{\circ}$  V. til S.  $64^{\circ}$  V., hvidt fra S.  $64^{\circ}$  V. til S.  $73^{\circ}$  V., rødt fra S.  $73^{\circ}$  V. til S.  $82^{\circ}$  V. NV. efter viser Fyret svagt, hvidt Lys. Hvidt Fyrhus paa en rød Baake.

**Botveskär.** Botveskär Fyr er nu forandret til et Fyr med To-Formærkelser hvert 10. S. Lyset er hvidt fra N.  $69^{\circ}$  Ø. gennem Ø. og S. til S.  $16^{\circ}$  V., grønt fra S.  $16^{\circ}$  V. til S.  $64\frac{1}{2}^{\circ}$  V., hvidt fra S.  $64\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til S.  $68^{\circ}$  V., rødt fra S.  $68^{\circ}$  V. til S.  $77^{\circ}$  V. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus.

**Tyskland. Stralsund.** Det grønne, faste Fyr paa Ø.-Enden af Færgebroen i Stralsund, der er Ledefyr for Indløbet til



Havnen, skal forandres, saa at det viser rødt Lys over Ø.-Enden af Bølgebryderen.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohusbukten. Likholmen.** Likholmen Fyr skal forandres til at vise grønt Lys fra c. N. 30° Ø. til c. N. 69° Ø., over 7 og 5 Fods Grunden NØ. for Likholmen.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Rote Kliff og Amrum.** Rote Kliff Fyr, paa Sylt, viser rødt, fast Fyr med rødt Blus fra N. 3° Ø. til N. 44° Ø. og ikke som i Fyrfortegnelse og Kort anført rødt, fast Fyr med hvidt Blink.

Fyret paa Grosse Düne paa Amrum S.-Ende er et hvidt og rødt Blinkfyrt, der hver 40 S. viser Tre-Blink. Blink 3 S., Mørke 7 S., Blink 3 S., Mørke 7 S., Blink 3 S., Mørke 17 S.

**Holland. Friesche Zeegat. Plaatgat.** I Plaatgat er den mindste Dybde mellem Spidstønde Nr. 1 og Stumptønde Nr. 1 nu 6½ Fod.

**Terschelling. (Branderis.)** Den 5te Juli 1905 slukkes Terschelling hvide, faste Fyr og det midlertidige Lynfyrtændes. Det er formærket fra N. 2° Ø. til N. 54° Ø. 53° 21', N. Br. 5° 12' 10" Ø. Lgd.

**Zuiderzee. Urk S.** Vraget S. for Urk er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. 52° 35' 40" N. Br. 5° 34' 41" Ø. Lgd.

**IJmuiden.** Fra 4de til 8de Juli 1905 afholdes Skydeøvelser fra Fort IJmuiden. Der skydes i indtil 14,000 Alens Afstand fra Fortet mellem NV. t. N. og SV. til S. En Damper ligger ude for at give Vejledning og yde Hjælp. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Fra 3die til 18de Juli 1905 kan den store Sluse ved IJmuiden for kortere Tid være spærret. Det længste Ophold, som derved kan forårsages, vil være et Døgn.

**Scheveningen.** Den 10de Juli 1905 aabnes Scheveningen Havn for Skibstarten. Samtidig slukkes de røde Fyr paa Hovederne af Havnedæmningerne, og de røde og grønne Fyr paa samme Steder tændes permanent. N.-Dæmningens Hoved: 52° 6' 7" N. Br. 4° 15' 34" Ø. Lgd. S.-Dæmningens Hoved: 52° 6' 3" N. Br. 4° 15' 29" Ø. Lgd.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er den mindste Dybde mellem Rozenburg Sluse og Fyrene paa Blankenberg Mole 22½ Fod.

**Zeegat van Goeree. Noordergat.** I Noordergat er den mindste Dybde midt i Farvandet mellem Tønderne 3 og 3a nu 10 Fod.

**Rak van Scheelhoek.** I Rak van Scheelhoek er Spidstønde Nr. 2 med Ballon ombyttet med en Spidstønde Nr. 2, og Spidstønde Nr. 3 med en Spidstønde Nr. 3 med Ballon. 51° 50' 42" N. Br. 4° 2' 39" Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven. West Hellegat.** I West Hellegat er Spidstønde Nr. 6 med Ballon ombyttet med en Spidstønde Nr. 6, og Spidstønde Nr. 7 med en Spidstønde Nr. 7 med Ballon.

**Vlie van de Noordplaten.** I Vlie van de Noordplaten er den mindste Dybde midtfarvands 10 Fod.

**Dordsche Kil.** I det V.-lige Farvand til Dordsche Kil er Spidstønde Nr. 2 inddraget og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 3 med Kegle flyttet til dens Plads og faaet Nr. 2. 51° 43' 21" N. Br. 4° 37' 21" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Farvandet oven for Bat.** I Farvandet oven for Bat ligger tæt ved Stumptønde Nr. 49 en sort Lystønde uden Nummer, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S. 51° 22' 2" N. Br. 4° 13' 39" Ø. Lgd.

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

**England. Hastings.** Ved Hastings ligger Barken „Libernia“ sunket i 5 Fv. Vand. Tæt N. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde, 3½ Kml. S. 67° Ø. for Hastings Piers Yderende og i S. 7° Ø. fra Fairlight Kirke. S. for Vraget ligger et Vragfyrskip. 50° 49' 43" N. Br. 0° 39' 10" Ø. Lgd.

**England S.-Kyst. Weymouth.** De to røde Tønder, der afmærker Skydepladsen, SV. for White Nose, er flyttet 4 Kbl. NV. hen. Den SV.-lige ligger nu 2½ Kml. S. 21° V. fra White Nose Kystvagts Flagstang og i N. 82° Ø. fra Portland Harbour Blinkfyrt. Den NØ.-lige ligger c. 1 Kbl. N. 49° Ø. fra den SV.-lige.

En stor sort Tønde er udlagt 1¼ Kbl. S. 74° V. fra Yderenden af Bølgebryderen fra Bingleave Rocks. Hulken, som laa 4 Kbl. N. 87° V. fra Bølgebryderens Yderende, er inddraget.

**Plymouth Sound.** En Plade med 23 Fod har dannet sig i Plymouth Sound, 3,2 Kbl. S. 80° Ø. fra Drakes Island Flagstang og i S. 1° V. fra Promenade Pier Fyr. 50° 21' 12" N. Br. 4° 8' 15" V. Lgd.

Flagstangen, hvorfra Fare-Signalet vises, naar der afholdes Skydeøvelser ved Dunstone Point, er flyttet ca. 100

Alen S. 69° V. hen og staar nu 4 Kbl. S. 34° Ø. fra Mount Batten Taarn.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** I 1905 foretages følgende Forandringer i Belysningen ved Brest Handelshavn:

Et Fyr med En-Formærkelser, Lys 3 S., Mørke 1 S., tændes ved Foden af Château de Brest. Flammens Højde: 58 Fod. Lyset er grønt fra S. 82° Ø. til S. 18° Ø. over Handelshavnen, Ø.-Dæmningen for Tilflugtsreden og nærliggende Grunde, hvidt fra S. 18° Ø. til S. 6° Ø. over Løbet mellem Tilflugtsredens Ø.-Dæmning og S.-Dæmning, rødt fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 30° V. over Yderenden af S.-Dæmningen og Krigshavnen. Lysævnen for det hvide Lys 11 Kml., for det røde 6½ Kml. og for det grønne 6 Kml. Graat, cylindrisk, c. 36 Fod højt Taarn.

Et grønt, fast Fyr tændes paa Yderenden af Tilflugtsredens Ø.-Dæmning. Flammens Højde: 32 Fod. Lysevnen: 3 Kml. Det skal formærkes fra N. 17° V. gennem N. og Ø. til S. 63° Ø. over Banc de Saint Marc og Grundene ved Ø.-Dæmningen. Hvidt, ca. 30 Fod højt Taarn.

Et rødt, fast Fyr tændes paa Ø.-Enden af Tilflugtsredens S.-Dæmning. Flammens Højde: 32 Fod. Lysævnen: 3 Kml. Det skal formærkes fra S. 46° V. til V. Hvidt, ca. 30 Fod højt Taarn.

Det hvide, faste Fyr paa V.-Hovedet af Handelshavnens S.-Mole, som skal bortskæres, skal derefter flyttes til det nye Havnehoved. Det skal formærkes fra N. 77° Ø. gennem Ø. og S. til S. 42° V., over Banc de Saint Marc og Grundene ved Tilflugtsredens Ø.-Dæmning.

De ny Fyr kan brænde til Forsøg før de tændes permanent.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Gaspé Kyst.** Paa N.-Kysten af Gaspé er tændt 6 Par røde, faste Ledefyr, der holdt overet leder til Indløb eller Ankerplads. Synsviddens: 5 Kml. De vises fra hvide Pæle med Diamant paa Toppen. Forpælene er 15, Bagpælene 25 Fod høje.

Griffin Cove. Forfyret: 48° 56' 44" N. Br. 64° 18' 14" V. Lgd. Bagfyret VSV. fra Forfyret. Ledelinien gaar 2 Kbl. Ø. om Bugtens NV.-Pynt.

Great Fox River. Forfyret: 49° 0' 2" N. Br. 64° 23' 31" V. Lgd. Bagfyret SV. for Forfyret. Ledelinien fører til Tønden ved Flodens Indløb.

Chlorydorme. Forfyret: 49° 10' 39" N. Br. 64° 49' 52" V. Lgd. Bagfyret SSV. fra Forfyret. Ledelinien gaar 2 Kbl. Ø. om Bugtens NV.-Pynt.

Grande Vallée. Forfyret: 49° 13' 58" N. Br. 65° 9' 15" V. Lgd. Bagfyret S. t. V. fra Forfyret. Ledelinien gaar tæt til Bugtens NV.-Pynt.

Mont Louis. Forfyret: 49° 14' 17" N. Br. 65° 43' 20" V. Lgd. Bagfyret S. fra Forfyret. Ledelinien fører tæt til Tønden ud for Stedet.

Ste. Ann des Monts. Forfyret 49° 8' 16" N. Br. 66° 29' 58" V. Lgd. Bagfyret SSØ. fra Forfyret. Ledelinien gaar over Kirken.

**New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. Point Lepreau.** Taagesignalet paa Point Lepreau gives nu med Et-Stød hver ½ Minut. Stød 3½ S., Pause 26½ S.

**Nova Scotia. Basin of Mines. Parrsboro.** Ved Parrsboro Fyr, paa N.-Siden af Basin of Mines, gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 6 S. 45° 23' 11" N. Br. 64° 19' 5" V. Lgd.

**Foreneede Stater i Nord-Amerika. Maine. Fox Island Thorofare. Crabtree Point Ledge.** En rød Spirtønde Nr. 16 er i c. 8 Fv. Vand udlagt ⅔ Kbl. N. 84° Ø. fra 5½ Fod Stedet paa Ø.-Enden af Crabtree Point Ledge, fra Browns Head Fyr i S. 83° V., og fra Dogfish Ledges Stage i N.

**Massachusetts. Boston Harbor.** Fyrskibet „Boston“ Nr. 54 ombyttes den 14de Juli 1905 midlertidigt med Reservefyrskip Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**Connecticut. Long Island Sound. The Thimbles.** Følgende Tønder er udlagt c. 6 Kml. Ø. for Indløbet til New Haven Harbor: Northwest Reef rød og sort vandret stribede Spirtønde ved Revets S.-Ende, fra Falkner Island Fyr i N. 77° V. og fra Brandford Reef Baake i N. 59° Ø. Three Foot Shoal sorte Spirtønde paa Grunden mellem High Island og Pot Island, fra Pot Island S.-Ende i N. 59° V. og fra Two Tree Island V.-Pynt i N. 28° Ø.

**Virginia. Chesapeake Bay. Rappahannock River.** Følgende Tønder er udlagt i Rappahannock River: Three Sisters røde Spirtønde i 7 Fod Vand NV. for Sharps Værft, fra Jones Point i N. 27° V. og fra Bowlers Rock Fyr i N. 89° Ø. Bowlers Ledge South Side røde Spirtønde i 10 Fod Vand, 1 Kbl. S. 10° Ø. fra Bowlers Rock Fyr og i N. 68½° V. fra Tarpleys Point. Muddy Gut sorte Spirtønde i 10 Fod Vand, fra Suggests Point i N. 63° V. og fra Bowlers Rock Fyr i N. 42° V.

**Potomac River. Coan River.** Coan River Lystønde Nr. 5 er forandret og viser nu hvidt Fyr med Formærkelser hver 20 S., Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Hampton Roads.** Mellem Fort Monroe og Fort Wool er udlagt Telegraf-Kabler. Det er derfor forbudt at ankre mellem en Linie fra ½ Kbl. Ø. for Fort Wool (Rip Raps)

Ø.-Ende i N. 4° V. til Fastlandet og en Linie fra 1/2 Kbl. V. for Fort Wool V.-Ende i N. 16° V. til Fastlandet.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Harbor.** Ved Indløbet til Galveston Harbor er følgende Lystønder forandret saaledes: Entrance Outer Lystønde viser nu rødt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Entrance Inner Lystønde viser nu hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Inner Lystønde viser nu hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S.

**Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. Fishermans Point.** Paa den røde Tønde ud for Fishermans Point vises nu rødt Fyr.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Brindisi.** Paa Stilladset til Baaken, som er under Bygning paa N.-Enden af Secca del Fico, er tændt et rødt, fast Fyr. Lystønden, som laa tæt uden for Grunden, er inddraget.

**Østerrig-Ungarn. Arsa Kanal. Quarnero. Pynt Ubas.** Fyret paa Pynt Ubas lyser fra N. 4° Ø. gennem N., V. og S. til Ø. 44° 56', N. Br. 13° 3', Ø. Lgd.

**Istrien Ø.-Kyst. Pynt Nera.** Det hvide, faste Fyr paa Pynt Nera lyser fra N. 76° V. gennem V., S. og Ø. til N. 65° Ø. Fra N. 76° V. til S. 89° V. er Fyret uforstærket. Fyrpasser-Huset er graat. 44° 57', N. Br. 14° 8', Ø. Lgd.

**Cherso. Pynt Kovacine.** Lysgrænsen for Fyret paa Pynt Kovacine er S. 63° Ø. Den gaar c. 1 Kbl. fri af Pynt Rotonda del Molino. 44° 57', N. Br. 14° 23', Ø. Lgd.

**Quarnerolo. Arbe. Bank Vela.** Prikken V. for Pynt Stojan, paa Øen Arbe, staar ikke paa Bank Pregeba, men paa V.-Siden af Bank Vela i 8 Fod Vand. 44° 51', N. Br. 14° 42', Ø. Lgd.

**Morlacca Kanal. Crkvenica.** Indløbet til Crkvenica Havn er afmærket med to røde og to grønne Bøjer. 45° 10', N. Br. 14° 41', Ø. Lgd.

**Zengg.** Fyret paa den lille Mole ved Zengg Havn bestaar af to faste Fyr vandret for hinanden. Lyset er grønt over Søen, hvidt over Havnen. 44° 59', N. Br. 14° 53', Ø. Lgd.

**Sorte-Hav. Donau. Sulina.** Naar Dybden i Sulina Munden pludselig aftager, angiver sorte Kugler, hejst paa Inspektoraternes Flagstænger i Tulcha, Chatal de St. George, Gorgova og Charmourli, hvor meget Dybden er aftaget, saaledes at hver sort Kugle betyder 3 inches. Tulcha: 45° 10' N. Br. 28° 48' Ø. Lgd.

**Ægypten. Alexandria. New Pass.** Om c. to Maaneder skal de to hvide, faste Fyr paa NØ-Siden af Indløbet til Boghaz Pass og det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bøgebryderen ved Alexandria forandres til Fyr med Formærkelser.

Uddybningen af New Pass fra en Linie mellem Hydrographer og North Shoals til dybt Vand er paabegyndt. Siderne af Uddybningen er afmærket med Pæle paa Land. Forpælene staar henholdsvis c. 400 Alen S. 3° V. og 600 Alen S. 11° V. fra Mex lave Fyr, og Bagpælene c. 200 Alen N. 31° V. og 200 Alen S. 84° V. fra Mex høje Fyr. Fra hver af disse Pæle vises et hvidt, fast Fyr. Skibstørere advares mod at forveksle disse Fyr med Ledefyrene for Boghaz Pass.

Boghaz Pass Baake: 37° 10', N. Br. 29° 49', Ø. Lgd.

**Algier. Cap Ténès.** Cap Ténès Fyr er nu forandret; det ny Fyr brænder regelmæssigt.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra V.-Kyst. Sambatbaai. Bintoehan.** Det hvide Blinkfyr paa Tandjoeng Bandar er nu tændt. 4° 48', S. Br. 103° 20' Ø. Lgd.

**Melaboe.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa Tandjoeng Karang, Melaboe, er nu tændt. 4° 7', N. Br. 96° 7', Ø. Lgd.

**Sumatra NØ.-Kyst. Djamboe Ajer (Diamantpunt) SØ.** Vraget SØ. for Diamantpunt ligger paa 5° 2', N. Br. 97° 44', Ø. Lgd. Tæt NØ. for Vraget er udlagt en grøn, spids Vragtønde.

### INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Kollisionssagen mellem „Ancona“ og „Georg Stage“. — Sø- og Handelsretsdomme. — Skibsfører H. M. Koføed. — Skibstærten paa Pladser ved svenske Indsøer. — 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 omdales 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.

(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.

## 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. A. Brøndum & Søn

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

## 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.

Aktieselskab.

Fra d. 5.—11. Juli.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er antørt.

Torsdag.

Til Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7 1/2 Morgen.  
 Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 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, anløbende Seiersø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Morsø] 8 Morg. fra Frihavnen (kun for Gods).  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Libau [Pregel] Eftm. fra Reden.  
 Til Riga [A. N. Hansen] 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 Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 \*) Ikke for Gods.  
 Gods til Holstebro og Ringkjøbing via Struer efter gennemgaaende Takster.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Stege [Ørnen] 8 Morgen.  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Fiona] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] 3 Eftm.  
 Til Antwerpen [Ad. Andersen] forv. Eftm.  
 Til Königsberg [Vendysssel] Eftm. fra Toldboden.  
 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 [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Stege, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 1 Eftm.  
 Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Kallehave og Præste [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		75	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85
Dannebrog.....	87	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
Skjold.....		64 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	64 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —19	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		78	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		100	103
Østasiatiske.....	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Nordsøen.....		25	27
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —27	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		92	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns. Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	144 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	144	144 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	121	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121
Landmandsbank.....	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		90	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		96	97
Sukkerfabr.....	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	161 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 4. Juli 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Juli 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.60
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.50
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 2,000, „Kbhvn.“ 6,000, „Dannebrog“ 32,000, „Danmark“ 8,000, „Foren. Dpsk.“ 8,000, „Skjold“ 10,000, „Carl“ 4,000, „Urania“ 22,000, „Østas. Komp.“ 84,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Til **Samsø og Odense** [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **New York** [Hellig Olaf] Middag fra Frihavnen.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamborg** [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Reval** [Arno] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Libau** [Pregel] Eftm. fra Reden.  
 Til **St. Petersburg** [Seine] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Manchester, Liverpool og Swansea** [Hittfeld] Eftm. fra Frih.  
 Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
 SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.**  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

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

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 28162  
 Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

**J. KOEFOED**  
 Faxe Ladeplads  
 Skibsbyggeri. Træskæreri.

**Prøv engang**  
 Albert B. Cohn's kontrollerede (2: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine;** anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortøldet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**Randers Rebslaeri, Randers**  
 anbefaler  
**Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos**  
 i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
 i Kjøbenhavn.  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: **Havnegade 3 St.** Telegram-Adresse: **Copenhure** Telefon-Nr. **42**

**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. Agenter 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, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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: **Ved Stranden 2.** Telegram-Adresse: **Kongelige Sæssurance.** Telefon Nr. **124.**



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
**Annan, Scotland.**  
 Fabrikanten af:  
**Vertikale Dampkedler,**  
 specielt til Donkey-Kedler.  
**Cochrans Patent Kedler**  
 er i Brug over hele Verden.  
 Ene-Repræsentant:  
**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
 Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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 to any other port.

**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.

**C. HANSEN,**  
**GJØRTLER OG METALSTØBER.**  
 84 PILE STRÆDE 84.  
 Telf. 19,546.  
 Specialitet:  
**SKIBSARBEJDE.**  
 Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.  
 NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

**Th. Lang,**  
 Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
 Telf. 19730.  
 Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

**Jens Grouleff, Aarhus**  
 anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
 Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige **Asbestmadrasser „Tynos“.**  
 Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.  
 Ene-Fabrikanten:  
**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.





# 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, 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.)

## 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. Telefon 28,224.

## Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endnu er tremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 HK.  
P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.  
Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kæntre Baaden.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141

## Aalborg mek. Værksted P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

## MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Juli 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.  
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.

## I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsingade 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.

**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 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 Staalesskibe.  
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 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.

### Skibssalg.

Den af Staal hos Londonderry S'g Co., Ltd. Londonderry i Maret 1901 byggede skonnertaklede Dobbeltskrue-Damper „**Egga**“ skal sælges under Haanden. Længde 228 Fod, Bredde 36'2, Dybtgaende 14 Fod. Rumindhold 93855 Kubffod. Dødvægt inkl. Dunter-Kul 1363 Tons. Compoundmaskinerne have 108 nominelle H. P. og Cylindere af 18 og 36 Tom. Diameter. Gennemsnitshastigheden er 8½, Knob ved et Kulforbrug af 14 Tons.

Angaaende nærmere Details bedes man henvende sig til

**Elder, Dempster & Co.**, Hamborg, Neue Gröningerstraße.

## 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,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

### Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning, ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeile i Skibe.

**Eneforhandlere for Danmark:**

**BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn**

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

### 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 Proviensbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

### I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

### 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,  
Træffes 12—9, 6—9 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 13. Juli 1905.

Forhørene i Kollisionssagen mellem „Georg Stage“ og „Ancona“ er nu afsluttede og deres Resultater vel allerede forlængst overgivet til Anklagemyndighederne, der vil have at tage Bestemmelse om, hvilken Tiltale der skal rejses — og for hvilken Domstol. At der vil blive rejst Tiltale fra det Offentliges Side, tør man nemlig nu efter Forhørene ikke nære nogen Tvivl om, medens der maaske nok kan være lidt Usikkerhed til Stede med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilken Domstol Sagen vil blive rejst ved, om end den overvejende Sandsynlighed taler for, at det maa blive Sø- og Handelsretten, der vil komme til at fælde Dom i denne triste Sag.

Det er ikke helt let at se absolut uheldet paa en Kollisionssag som denne; thi paa den ene Side er „Georg Stage“ i den offentlige Bevidsthed et saa nationalt Foretagende, at en og anden — og vi taler her ikke om de ganske usagkyndige — maaske ganske ubevidst vil søge at se Sagen paa Baggrund af dette nationale Moment, medens det vel ogsaa omvendt kan tænkes, at man hist og her indenfor Handelsmarinen, hvor man som bekendt ikke plejer at drive noget Afguderer med Søofficerers Navigering og Sømandskab, kan lade sig paavirke en Smule af den Omstændighed, at det var en af Orlogsmarinens Officerer, der førte „Georg Stage“ og selv ledede Skibet, da Ulykken indtraf.

Vi tror, at der netop i dette Tilfælde er ganske særlig Grund til at henlede Opmærksomheden paa disse forstyrrende Momenter, men har man ganske frigjort sig for enhver Paavirkning i saa Henseende, saa lettes til Gengæld Bedømmelsen af Sagens Realitet i ikke ringe Grad ved den forholdsvise Simpelt, der karakteriserer i alt Fald Hovedmomentet i denne Kollisionssag.

Det, der er sket, er jo nemlig kort og godt dette:

En Damper møder en Sejler, der kommer bidevind eller dog temmelig nær bidevind for Styrbords Halse, og fra hvert af Skibene kan man se det andet Skibs røde Lanterne en halv Streg paa Bagbords Bov. De to Skibes Kurser er meget nær diametralt modsatte, Pejlingen af Sejlerens røde Lanterne forandrer sig ikke, men desuagtet holder Damperen i længere Tid sin Kurs, skønt intet hindrede den i at lægge sit Ror Bagbord. Først lige til Slut, og, som Kendsgernerne viser, for sent, lægges Damperens Ror Bagbord, og en Kollision paafølger, medens Damperen er i Færd med at svinge Styrbord over.

Her er vi allerede ved Sagens Kærne; thi heri ligger, at „Ancona“ har tilsidesat Søvejsreglernes allerførste Bemærkning under Afsnittet „Regler for Styring og Sejlads“, at Fare for Sammenstød bør anses for at være til Stede, naar Pejlingen af et sig nærmende Skib ikke kendeligt forandrer sig. At dette — alt andet foreløbig ladet ude af Betragtning — er den egentlige Aarsag til Katastrofen, vil ikke kunne bestrides, og vi mener ikke i mindste Maade at have sagt for meget, naar vi karakteriserer det som en meget høj Grad af Uagtsomhed og Letsindighed, at „Ancona“ lige indtil ganske kort før Sammenstødet har holdt „Georg Stage“s Bagbords Lanterne kun  $\frac{1}{2}$  Streg om Bagbord. Selv med en særdeles flink Mand til Rors vil et rent Tilfælde kunne bevirke, at begge Damperens Lanterner bliver synlige for Sejleren, og hermed vilde allerede være ind-

ført en Mulighed for Forvirring og deraf følgende Kollision — en Mulighed, som paa Forhaand burde være ganske udelukket, idet det dog formentlig ingensinde har været tilsigtet fra „Ancona“s Side at passere „Georg Stage“ paa Styrbords Side.

Under Forhørene er der fra begge Skibes Førere fremsat bestemt Formodning om, at det andet Skib er drejet til Bagbord, og at dette er Aarsagen til, at Modpartens grønne Lanterne kom til Syne, men samtidig maa det imidlertid betragtes som fastslaaet ved Vidneudsagnene dels, at „Georg Stage“ har holdt sin Kurs, og dels, at „Ancona“ ulykkeligvis ogsaa har holdt sin Kurs uforandret i et Tidsrum, hvor den med fuld Føje burde være drejet til Styrbord. Dog vilde der, selv om de bestemte Vidneudsagn herom ikke forelaa, ikke være nogen særlig Grund til at tro, at noget af Skibene skulde være drejet til Bagbord, idet alene det, at de nærmede sig hinanden under de givne Forhold og med uforandret Kurs, vil være tilstrækkeligt til at forklare Tilsykomst af Modpartens Styrbords Lanterne. Hermed er vi imidlertid blot endnu en Gang kommet tilbage til det Punkt, hvor Fejlen ligger, og at endog Kaptajn Mitchel, hvis rolige og besindige Holdning man iøvrigt paa mange Punkter fuldt ud maa anerkende, selv synes at have haft en ubestemt Følelse af, at dette Punkt var ret svagt, turde maaske fremgaa deraf, at hans første Forklaring (som dog senere blev tilbagekaldt) gik ud paa, at han først saa sent gav Bagbords Ror, fordi hans Bevægelser hindredes af den medgaaende Damper.

Et andet Hovedmoment i Sagen er „Georg Stage“s Forhold til Søvejsreglernes Art. 21.

Det er i denne Forbindelse oplyst, at „Georg Stage“s Ror blev lagt op inden Kollisionen, og Spørgsmaalet er da blot, paa hvilket Tidspunkt dette er sket. Erfaringen viser imidlertid, at et Skøn over den forløbne Tid, taget under Forhold som de, der her har hersket, kun er af ringe eller maaske slet ingen Værdi (der vil saaledes næppe kunne være nogen Tvivl om, at det Tidsrum, der af de engelske Vidner skønnes at være hengaaet fra „Ancona“s Ror blev lagt Bagbord, og til Kollisionen indtraf, i Virkeligheden har været langt kortere, end det angives til), og det er derfor ret ørkesløst at søge at faa opklaret, hvor lang Tid, der er hengaaet fra det Tidspunkt, da Kommandoen „Op med Roret“ blev givet, og indtil Sammenstødet fandt Sted. Hovedvægten ligger her paa, hvorledes „Ancona“s Stilling var, da „Georg Stage“s Ror blev lagt op, og til Belysning af dette tjener de samstemmende Vidneudsagn om, at Damperens grønne Lanterne, og kun den alene, var synlig forude paa det Tidspunkt, da „Georg Stage“s Fører gav Ordre til at forandre Kurs for, som han mente, at søge at formindske Følgerne af det Sammenstød, som nu var eller vel endog i nogen Tid havde været uundgaeligt. Ganske vist maa det nu indrømmes, at denne Ordre, hvor kort Tid den end har faaet Lov at virke, i alt Fald er gaaet i Retning af at lægge „Georg Stage“s Bredside aaben for „Ancona“s Stævn, men naar man erindrer, at Løjtnant Malte Bruun troede og maatte tro, at „Ancona“ drejede til Bagbord umiddelbart før Sammenstødet, saa maa man ogsaa erkende, at Kommandoen „Op med

Roret“ er ikke blot forstaaelig, men set fra hans Standpunkt under de givne Forhold fuldt ud forsvarlig.

Board of Trade har for nylig udsendt et Cirkulære vedrørende Skibsfører- og Styrmandseksaminer, hvori det bestemmes, at Eksamination i Maanedistanceobservationen skal bortfalde ved *extra masters* Eksamen fra 1. Januar 1907.

I Stedet for Maanedistancen vil der fremtidig blive indført en omfattende skriftlig og mundtlig Prøve i Skibsningslære.

I det engelske Underhus gav Præsidenten for Board of Trade for nylig Meddelelse om, at en Del Fyrskibe forsøgsvis skal forsynes med Apparater til traadløs Telegrafering for at lette Forbindelsen med Skibe og Land.

Allerede i 1899 blev der gjort Forsøg i denne Retning med East Goodwin Fyrskib, men skønt Forsøgene i enhver Henseende faldt heldigt ud, blev der dog ikke sluttet nogen Kontrakt med Marconi Selskabet, fordi Sagen var forbundet med rent formelle Vanskeligheder. Først i Aar synes disse Hindringer at være bleven ryddet til Side, og Marconi-Systemet vil nu blive indført i følgende seks Fyrskibe: East Goodwin, South Goodwin, Cross Sand, Gull, Tongue og Sunk. („Shipp. Gaz.“)

Under Navn af Aktiebolaget Gøtcborgs Frihavn har der i Gøtcborg dannet sig et Aktieselskab med det Formaal at anlægge og drive en Frihavn derved og udøve al med Driften forenelig Virksomhed saasom Udlejning af Oplagspladser, Pakhuse og Kontorer, Besørgelse af Vareforsalgning, Modtagelse af Varer i Depot etc. Aktiekapitalen er bestemt til mindst 1 Mill. og højst 3 Mill. Kr. Først i Maj Maaned skal der underhaanden være tegnet 700,000 Kr.

(Af „Meddelelser fra Udenrigsministeriet“, Hæfte IV.)

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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 Aarsgeneralforsamling.

Det næste Punkt af Aarsberetningen:

### Farvandenens Afmærkning og Belysning

foranledigede ingen Udtalelser, og det derpaa følgende Punkt:

### Betalingen for Knippelsbros Aabning

foranledigede ligeledes ingen Udtalelser.

### Lov om Søfolks Ulykkesforsikring.

Formanden: Jeg skal blot tillade mig at meddele, at det nedsatte Udvalg og det af Udvalget nedsatte

Underudvalg har holdt et Møde i Kjøbenhavn for kort Tid siden og et andet Møde i Gaar her i Aarhus for at forberede Dannelsen af en Forening, som skulde kunne samvirke — det forventer vi i al Fald — med Dampskibsrederi-Foreningen, saaledes at de to Afdelinger kunde faa en fælles Administration, hvorved Omkostningerne vilde blive mindre, end naar hver Forening skulde have sin Administration. Stort mere er der ikke at sige om Sagen i Øjeblikket. D'Hrr. kender jo Loven, som forudsætter Dannelsen af en Forening som den omtalte.

Havnefoged Møller: Om selve Ulykkesforsikringsloven er der jo intet at sige her. Sagen drejer sig kun om den Komites Arbejde, der er nedsat til at udarbejde et Forslag til Lov om denne Assuranceforening til Sikring mod Tab, der kunde fremkomme som Følge af Ulykkesforsikringslovens Fordringer. Saa vidt jeg mindes, blev det paa Generalforsamlingen i Odense, hvor vi nedsatte Komiteen, besluttet, at dens første Arbejde skulde gaa ud paa at søge at faa en Samvirken i Stand mellem Sejlskibsrederi-Foreningen og Dampskibsrederierne. Nu er der jo allerede gaaet et Par Maaned, og jeg maa maaske derfor tillade mig at forespørge, hvor vidt Komiteen er naaet i sine Undersøgelser i denne Retning.

Sekretær Drechsel: Jeg skal som den, der har ført Forhandlingerne i Kjøbenhavn om disse Spørgsmaal, oplyse, at det har krævet ret indgaaende Undersøgelser at komme til Klarhed over, om der er Mulighed for en Samvirken mellem de to Rederiforeninger. Disse Forhandlinger har ført til, at der i hvert Fald er Mulighed for, at man faar en Sammenslutning i Stand, men for at man kunde være fuldstændig klar over, om en saadan kunde foretages med Fordel for begge Parter, var det først nødvendigt, at man i store Træk kendte de Vedtægter, hvorefter den eventuelle Forening skulde arbejde. Derfor har man udarbejdet et foreløbigt Udkast til Vedtægter og har derom forhandlet med Arbejderforsikringsraadet for derigennem at sikre sig, at dette Udkast vilde faa Indenrigsministeriets Godkendelse. Nogle af de for Sejlskibsrederierne væsentlige Punkter i Udkastet blev behandlede i Udvalgets Møde i Gaar, hvor man kom til et Resultat med Hensyn til den Stilling, Sejlskibsrederierne skulde indtage overfor Spørgsmaalet om deres Repræsentation, Stemmeret etc. paa Generalforsamlingen og Dannelsen af Reservefond for Sejlskibsrederiafdelingens Vedkommende. Videre er man ikke kommet. Sagen vil komme frem paany først i det samlede Udvalg, naar Vedtægterne er færdige, og derefter paa den konstituerende Generalforsamling, som ventes afholdt i Efteraaret.

Kaptajn Fischer, Vejle, fremhævede, at man burde være opmærksom paa at faa en Administration, som ikke er for dyr.

Formanden: Det er Detaljer, som ikke ligger for for Tiden. Løvrigt skal jeg sige, at man i Almindelighed antager, at to Administrationer er kostbarere end én, og det vil vist ogsaa i det lange Løb holde Stik. Dette Spørgsmaal lader sig ikke besvare for Øjeblikket; saa langt er vi ikke naaet. Kommer vi først saa langt, at der er fuld Enighed mellem de to Rederiforeninger om Hovedsagen, saa kommer vi nok ud over alle de andre Spørgsmaal.

Havnefoged Møller: Jeg skal kun endnu tillade mig at rette det Spørgsmaal til den ærede Komite, om den virkelig hos sig selv føler, at Vedtægterne kan blive saa tidligt færdige, at de kan blive godkendte af Ministeriet inden Lovens Ikrafttræden. Maaned efter Maaned gaar, det halve Aar er snart gaaet. Før man aner det, staar man over for Lovens Ikrafttræden, og er man ikke vis paa, at vi til den Tid kan have Assuranceforeningen i Orden, kan man nok føle nogen Uro ved den Tanke.



**Sekretær Drechsel:** Indenrigsministeren udtalte under Lovens sidste Behandling i Landstinget, at han ikke vilde sætte Loven i Kraft, før han ved Forhandling med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart havde sikret sig, at Rederierne var færdige med deres Forberedelser. Der er altsaa ikke Tale om, at Loven træder i Kraft før 1. April næste Aar, hvis Rederne ikke skulde være saa vidt med deres Forberedelser, at man kan lade Loven træde i Kraft tidligere. Iøvrigt er man saa vidt med Lovudkastet, at der endnu er Tid til ikke alene at faa Lovene gennemført, men ogsaa faa Foreningens nærmere Organisation i Orden i betimelig Tid.

**Havnefoged Møller:** Endnu et Spørgsmaal: Naar Komiteen er færdig med at udarbejde Lovforslaget, er der saa Mulighed for, at en Generalforsamling for Sejlskibsredernes Vedkommende og en for Dampskibsredernes Vedkommende vil kunne kuldkastrer dette Lovforslag, eller er man absolut bundet til de Regler, som Komiteen har fastslaaet. Man kunde dog tænke sig, at Sejlskibsrederi-Foreningen eller Dampskibsrederi-Foreningen eller maaske begge ikke følte sig aldeles tilfredsstillende ved de trufne Afgørelser. Naar Lovforslaget er færdigt og skal forelægges de respektive Rederiforeninger, saa maa der dog sammenkaldes en ekstraordinær Generalforsamling i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvortil ogsaa alle Rederier udenfor Foreningen maa indbydes, og det er dog denne Generalforsamling, der slaar det sidste Slag paa Sømmets Hoved. Der er her noget uvist, noget svævende, som jeg ikke rigtigt forstaaer. Det er dog umuligt at fordre, at de Rederier, som staa udenfor Sejlskibsrederi-Foreningen og Dampskibsrederi-Foreningen, absolut er pligtige at bøje sig for det Lovforslag, som er blevet udarbejdet af et Udvalg, der er nedsat af Sejlskibsrederi-Foreningen.

**Formanden:** Det følger af sig selv, at naar det i Odense nedsatte Udvalg er færdigt med sine Forhandlinger med Dampskibsrederi-Foreningen og med sit Forslag, vil dette blive forelagt for en Generalforsamling, hvortil der indkaldes enhver Reder, som falder ind under Ulykkesforsikringslovens Bestemmelser. I sidste Instans er det Rederne, der skal kritisere det Forslag, som bliver fremlagt. Iøvrigt skal jeg bemærke, at det, der i Øjeblikket gør, at Dampskibsrederi-Foreningen staaer noget tvivlraadig, er det Spørgsmaal, om ikke Administrationen vilde blive saa stor, at Dampskibsrederierne ikke kan være tjente med at gaa sammen med os. Det er jo paa Forhaand givet, at det bliver et langt større Arbejde at administrere Sejlskibsrederiernes Interesser end Dampskibsrederiernes. Dampskibene er samlede paa, lad os sige 20—25 Rederiers Hænder, medens der hos os er c. 1,400 Rederier. Jeg tror ikke, at Hr. Havnefoged Møller eller nogen anden af d'Hrr. behøver at nære nogen Frygt for hele denne Side af Sagen. Hvis vi kan blive enige med Dampskibsrederne om Administrationsspørgsmaalet, saa tror jeg, at Forslaget ogsaa vil være saadant, at Sejlskibsrederne skal kunne antage det. Jeg beder Dem have den Tillid til Udvalget, at De stoler paa, at det ikke letsindigt vil binde sig til noget, vi ikke kan staa os ved.

**Havnefoged Møller:** Jeg skal tillade mig at udtale, at jeg har fuld Tillid til Udvalget, og samtidig vil jeg takke meget for de Oplysninger, jeg har faaet.

#### Konsulatafgiften.

**Konsul Lund, Rønne:** Jeg finder, at vi ikke bør lade denne Sag gaa hen ganske uden Omtale. Vi er den høje Regering og Rigsdag meget taknemlig, fordi de har vist os den Imødekommenhed at nedsætte Afgiften for Sejlskibe til 6 Øre pr. Ton, men vi har jo dog ikke faaet det ganske, som vi ønskede. Denne Konsulatafgift

er en uretfærdig Afgift, idet vi skal betale den, hvad enten vi benytter Konsulerne eller ej. Vi har ikke noget imod at betale, naar vi henvender os til dem, men det er ganske urimeligt, at vi skal betale for de omrejsende Haandværkere og Turister, som kommer til Konsulerne. Jeg finder derfor, at vi ikke bør lade denne Lejlighed gaa forbi uden at udtrykke vort Ønske om saa hurtigt som muligt at blive helt fri for Konsulatafgiften.

**Skoleinspektør H. Poulsen, Fanø:** Jeg kan ganske slutte mig til Konsul Lunds Udtalelser. D'Hrr., der hver Dag praktisk arbejder med Søfartsforhold, véd jo af sørgelig Erfaring, at Sømandsstanden og Rederne her i Landet ikke bliver forvænte med Opmærksomhed og Velvilje fra Statens Side. Naar man gennemgaar Finansloven og de andre Love, vil man se, hvor store Summer der ofres paa de andre Næringsveje. Jeg skal blot minde om, hvad der bevilges til Landbruget. Det er ikke, fordi jeg mener, at de Penge ikke er godt givne ud, eller ser med Misundelse paa, hvad der ydes denne for vort Fædreland saa vigtige Næringsvej, men jeg finder, at Sømandsstanden og Søfarten i det hele taget er Stedbarn her til Lands. Det kommer naturligvis for en stor Del deraf, at vi er saa sørgeligt stillede, at vi ikke har en eneste Repræsentant i Rigsdagen, der kan tale vor Sag. Hvordan det skal kunne opnaas, véd jeg ikke, men maaske jeg i denne Forbindelse maa bemærke, at Spørgsmaalet om Sømands Stemmeret vel ogsaa en Gang maa komme op her hjemme lige som i Norge. Konsul Lund har Ret i, at vi nu ikke maa slaa os til Taals med, at vi har faaet Halvdelen af Konsulatafgiften eftergivet. Denne Afgift har alle Dage været en Uretfærdighed, og vi bør sætte al Kraft ind paa at faa Resten af Afgiften ophævet saa snart som muligt. Den er særlig uretfærdig, fordi Konsulerne, som det blev bemærket før, ikke har nogen videre Ulejlighed med Skibene, og de andre Næringsveje, som skaffer Konsulaterne meget mere Arbejde, ikke yder noget Bidrag til Konsulernes Lønning. — Det vilde naturligvis være urigtigt under denne Forhandling at komme ind paa en Omtale af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer, og det skal jeg selvfølgelig afholde mig fra, men ligesom hin Romer, der altid endte sine Taler i Senatet med Ordene: „Karthago bør ødelægges“, kan jeg ikke lade være med stadig at gentage: For Resten mener jeg, at Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer er den uretfærdigste Afgift, vi har her i Landet. Jeg vil haabe, at vi paa det ny Toldlovsforslag, som Finansminister Lassen har bebudet, endelig maa blive fri for denne Afgift. Jeg havde i sin Tid den Ære som Medlem af en kommunal Delegation at have Audiens hos daværende Minister Hage; da vi havde talt om de paagældende lokale Sager, sluttede jeg med at sige: Hos os længes vi svarlig, og det gør for Resten alle Sømænd i Danmark, efter at faa denne uretfærdige Afgift ophævet, hvortil han svarede: Jeg har to Gange forelagt Lovforslag derom, Landstinget har to Gange slaaet det ihjæl, nu skulde d'Hrr. prøve paa at røre lidt ved Landstinget. Under alle Omstændigheder maa vi gøre, hvad vi kan, for at blive af med den uretfærdige Afgift, som denne Told er.

**Havnefoged Møller:** Det er jo en Vise, vi har sunget paa, lige siden Foreningen blev stiftet, at det er aldeles uforvarligt, at vi Sømænd skal betale disse Konsulatpenge, det er givet, at vi stadig har den Fornemmelse, at det er en uretmæssig Byrde paa Søfarten. Men fortælle Ministeriet det, behøver vi ikke, det véd de godt, de vil bare ikke undvære Pengene. Det er dog Ministeriets Mening at lade Resten af Afgiften bortfalde saa snart som muligt, men hvilken Mulighed der skal til, for at det skal ske, er ikke godt at vide. Det drejer sig jo ikke om noget stort Beløb, saa jeg synes ikke, Staten af den Grund burde holde paa denne Afgift.

Jeg tror ogsaa, det er blevet udtalt i Rigsdagen, at det i og for sig er en Uretfærdighed, at Sejlskibene skal betale Konsulatafgift, men man mener, at man ikke kan undvære Pengene.

Skoleinspektør Poulsen: Ved Siden af de store Poster, som findes paa Finansloven, er denne lille Afgift som en Draabe i Havet, hvorimod den spiller en ikke saa lille Rolle for Søfarten.

Dirigenten: Det næste Afsnit af Aarsberetningen, nemlig Spørgsmaalet om Aktieselskabers Beskatning, staar opført paa Dagsordenen som et selvstændigt Punkt af denne, og jeg vil derfor henstille, at Diskussionen herom udsættes, indtil vi kommer til den paagældende Sag paa Dagsordenen. Aarsberetningen er dermed udtømt, og jeg vil da spørge, om nogen ønsker at knytte nogle almindelige Bemærkninger til denne.

Da det ikke er Tilfældet, vil jeg tillade mig paa Forsamlingens Vegne at udtale en Tak til Bestyrelsen for dens Virksomhed i det svundne Aar og for den Redegørelse, den her har aflagt derfor.

Man gik derefter til den 3dje Sag paa Dagsordenen, som var:

#### Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de efter Tur fratrædende.

De fratrædende Medlemmer: Kaptajn M. N. Fischer, Vejle, Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing Jyll. og Skibsreder P. N. Winther, Nordby, genvalgtes enstemmig.

Den fjerde Sag paa Dagsordenen var:

#### Valg af 2 Revisorer for Aaret 1905.

Man genvalgte enstemmig d'Hrr. Skibsreder Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thurø.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

#### Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1906.

Formanden: Efter den Forhandling, vi havde i Gaar i Bestyrelsesmødet om dette Spørgsmaal, skal jeg paa Bestyrelsens Vegne foreslaa, at Generalforsamlingen i 1906 afholdes i Nordby paa Fanø.

Skoleinspektør Poulsen, Fanø: Paa Fanø Kredsafdelings Vegne skal jeg takke Bestyrelsen og Foreningen, fordi De vil gøre os den Ære at gæste os. Vi skal tage imod Dem, saa godt vi kan, men vi føler naturligvis vor Lidenhed og Fattigdom i Sammenligning med de skønne, smilende Egne, vi ellers har besøgt. Hvis De kan føle nogen Fornøjelse ved at se Fanøs Sandklitter og Hav, saa vil det være os en stor Glæde.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

#### De fra d. 1. Juni d. A. fastsatte ny Lodstakster.

Formanden: Fra Bestyrelsens Side er der ikke noget at tilføje til det, der er meddelt i Aarsberetningen.

Skibsreder H. C. Andersen, Aarhus: Jeg ved ikke, om jeg maa tillade mig i denne Forbindelse at genoptage Spørgsmaalet om Lodsning under Bugsering.

For 1½ Aar siden blev jeg som Repræsentant for Dansk Sejlskibsrederi-Forening valgt til Medlem af et Udvalg, der skulde udarbejde ny Bestemmelser angaaende dette Forhold. Udvalget bestod iøvrigt af Admiral Victor Hansen, der var Formand, og afdøde Kaptajn Mathiesen.

(Taleren oplæste herefter de nu gældende Bestemmelser for Lodsning under Bugsering).

Teoretisk kan disse jo se meget godt ud, men i Praksis viste disse Regler sig umulige, dels fordi der kan være temmelig lang Afstand mellem Skibene, og dels fordi der undertiden bugseres flere Skibe efter hverandre. Saa opkommer nemlig det Spørgsmaal: Hvem har Kommandoen? Det er derfor Mening, at der skulde udarbejdes ny, mere praktiske Bestemmelser. Nu er Lodstaksterne blevne forandrede, og i Forbindelse hermed burde Bugseringsreglerne ogsaa være blevne forandrede, idet man burde have optaget de Bestemmelser, som Udvalget havde udarbejdet og indsendt til Ministeriet. Det har man desværre ikke gjort. Jeg har allerede for længere Tid siden henvendt mig til Redaktøren af „Dansk Søfartstidende“ og spurgt, om det ikke kunde være passende at faa dette Forhold kritiseret, men Redaktøren fraraadede det; han mente ikke, det var heldigt før Revisionen af Lodstaksterne. Men for en Maanedstid siden traf jeg tilfældigt i Maribo Admiral Hansen, Formanden for Udvalget i sin Tid, og spurgte ham da, om de af os udarbejdede Bestemmelser vilde træde i Kraft samtidig med de ny Lodstakster. Han svarede imidlertid: „Det tror jeg ikke, det skal der en Lovforandring til“. Det blev jeg meget mismodig og skuffet over, for jeg havde det Indtryk, at Ministeriet havde presset paa os, og at de Bestemmelser, vi havde udarbejdet, var gode. Maaske jeg maa tillade mig at oplæse vor Indstilling til Ministeriet angaaende de ny Bestemmelser, der lyder saaledes:

(Taleren oplæste den af ovennævnte Udvalg udarbejdede Indstilling til Ministeriet).

Det var altsaa det, der blev udarbejdet, og Tanken i det er altsaa den, at en Skibsfører, som aldrig tidligere har navigeret i det paagældende Farvand, er forpligtet til at betale Lodspenge én Gang ind og én Gang ud, og naar han har gjort det, saa staar Bugsering ham frit for, saa er han stillet som alle andre. Jeg mener, dette er tilfredsstillende baade for Lodserne og for Skibsfarten. Jeg ved ikke, om jeg maa foreslaa, at den ærede Forening sender Andragende ind til Regeringen om, at disse Regler maa blive de gældende — naturligvis under Forudsætning af, at Foreningen er tilfreds med disse Bestemmelser. Jeg tror, at man gennem dem vilde komme ud over mange Vanskeligheder.

Konsul C. P. Lund, Rønne: I det store og hele kan man nok sige, at den danske Sømandsstand ikke er tilfreds med de ny Lodstakster. Jeg tror, at man mere og mere bør arbejde paa at faa kommunalt Lodseri. Man skulde synes, at de Folk, der bor paa Stedet, maa have et ganske andet Indblik i Forholdene end de, der sidder inde i Kjøbenhavn og skal have Oplysningerne af andre. Man kan sige, at der er mange Steder i Landet, hvor det ikke lader sig gøre at indføre kommunalt Lodseri, men lad saa dem, der er nødt til det, benytte Statens Maskineri, og lad de andre, der bedre kan bestyre Sagen selv, faa Lov til det. Kanalfogden i Odense har meddelt mig, at man derovre fra gentagne Gange har andraget Ministeriet om at faa kommunalt Lodseri, men stadig har faaet Afslag. Hvis Sejlskibsrederi-Foreningen tog fat paa Sagen, vilde det maaske kunne lykkes at faa indført kommunalt Lodseri i større Omfang, end man nu har det.

Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing Mors: Det ser for Resten mærkeligt ud, at de Bestemmelser, som Overlodsens selv har været med til at udarbejde, ikke gaar igennem. Man siger ellers, at det, som Ad-

miral Hansen laver, altid gaar igennem. At vi er meget utilfreds med de ny Lodstakster, er en Selvfølge; der er meget, der burde ændres i dem. De er iøvrigt meget kunstige, man skal have studeret dem grundigt for at finde ud af dem. Dersom man skal ned og se efter i Lodstakterne, saa kan Skibet godt rende paa Grund, forinden man bliver enig med sig selv om at sætte sit Flag efter Lods; det kan tage en halv Timestid for en Mand, der er ukendt med Taksterne. Jeg kan ganske slutte mig til Konsul Lunds Udtalelse om, at vi bør arbejde hen til at faa kommunalt Lodseri. Regeringen motiverer sit Afslag med, at det er Overlodsens, der sidder inde med den store Viden om alt, hvad der tjener til Bedste for Lodsvæsenet. Jeg véd ikke, om denne Sagkundskab er saa stor. Oppe hos os ved Limfjorden har vi set Overlodsens en Gang hvert andet Aar, og hans Ophold andrager højst en Timestid. Indberetningerne fra Lodserne passer selvfølgelig i deres Kram, men det er ikke sikkert, at de passer i vort Kram.

Havnefoged Møller, Svendborg: Jeg finder, at vi gennem denne Forhandling først og fremmest bør udtale, om vi føler os tilfreds eller utilfreds med de ny Lodstakster, og jeg for mit Vedkommende kan ganske slutte mig til Konsul Lund, naar han betegner dem som utilfredsstillende. De tilfredsstillende ikke i fjerneste Maade de Forventninger, vi havde næret til en Revision af Taksterne. Man har forsøgt at smøre adskillige om Munden med ringe Nedsættelser. I Svendborg har de saaledes faaet en lille Nedsættelse, men gennemgaaende er de ny Lodstakster som de gamle; dog er de mindre Skibe — altsaa Skibe fra 80 Tons og nedefter — blevne sat en Klasse ned, og det samme er Tilfældet med Skibe paa 100—150 Tons. Efter hvad jeg kan se, er der ikke foregaaet Nedsættelser af nævneværdig Betydning paa andre Punkter. Landsætningspenge og Hjemrejsepenge, som ogsaa burde komme i Betragtning ved en Takstrevision, er der ikke blevet rørt ved. Imidlertid er der vist ingen Udsigt til, at vi faar disse Lodstakster forandrede i en overskuelig Fremtid. Saa længe Admiral Victor Hansen er Ministeriets mest betroede Mand paa dette Omraade, tror jeg ikke, vi faar nogen tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet. Admiral Hansen har udtalt, at vi vel maa huske paa, at en Forandring af Bugseringsreglerne ikke kan foretages uden en Lovforandring, fordi disse Regler henhører under Lodsloven, og jeg tror heller ikke, det kan nytte, at Sejlskibsrederi-Foreningen andrager Regeringen om Ændringer i Bugseringsreglerne, før man skrider til en Forandring af hele Lodsloven. I Fjor tilraadete Generalforsamlingen et Forslag om, at de Byer, der ønskede det, skulde have kommunalt Lodseri, men det vilde Ministeriet ikke gaa ind paa, fordi Overlodsene ikke vilde opgive deres Bestemmelsesret indenfor saadanne Farvande, hvor de selv har anbragt Mærker. Konsul Lund har ganske Ret i, at det er paafaldende, at f. Eks. Folk, der stadig færdes paa Odense Fjord og kender hver Plet paa hele Fjorden, hvert Træ og hvert Mærke, ikke skal kunne holde Mærker og alt saadant bedre i Orden end en Lodsoldermand, som en Gang om Aaret gør en lille Tur derover og ser paa Sagerne. Maaske kunde man faa Forholdet ændret saaledes, at Regeringen delvis gav Slip paa Tilsynet med Fyr- og Vagervæsenet, og Kommunerne overtog det, men der er dog saa mange Farvande i Danmark, hvor dette naturligvis ikke kan lade sig gøre. Dog har Regeringen ikke altid noget imod det; saaledes f. Eks. nu i Aalborg; Svendborg Havneadministration har belyst hele Farvandet lige til Svendborg, og kan man betro Byen det, saa skulde man tro, at man ogsaa kunde betro andre Kommuner Styrelser at have Tilsyn med de Farvande, som ligger indenfor deres Omraade. Jeg vil ogsaa anbefale, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening forsøger at faa Lodsvæsenet gjort kommunalt paa de Steder, som egner sig dertil, deriblandt efter min Mening først og fremmest Odense.

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle: Jeg vil tillade mig at støtte dette Forslag om kommunale Lodserier. Saaledes som Forholdene nu er i Vejle, er det den rene Jammerlighed. Der er kun en Havnelods, og vi kan ikke faa nogen Fjordlods.

Skibsfører Nissen-Hansen, Aarhus: Det vil sikkert blive meget vanskeligt at faa indført kommunalt Lodsvæsen. Man har det jo her i Aarhus, men der er flere Gange fra Overlodsens Side gjort Forsøg paa at faa det ind under hans Myndighed. Her i Aarhus er Lodspenge jo forbavsende smaa; det er kun 5 Øre for Indgaaende og 3 Øre for Udgaaende, ialt 8 Øre, hvilket for et lille Fartøj ikke har meget at sige; for de store Fartøjer kan det maaske blive mere, men saa ligger Byrden jo, hvor den skal være. Det er ikke som ved de ny Lodstakster, for der bliver det dyrere nedefter. Efterhaanden som Tiderne bliver mere oplyste, skulde man synes, at Kommunerne maatte kunne faa Selvstyre i denne Henseende. Nu har en By, som ønsker Lods, vel Ret til at indstille en Mand til Pladsen, men ikke til selv at vælge ham. Vi har mange Gange set, at den Mand, som det kommunale Raad har ønsket, og som var den bedste, man kunde faa, er bleven skubbet til Side for en anden og mindre god, men som var Ven med Lodsmyndighederne. Vi kan naturligvis ikke faa alt, hvad vi ønsker, paa én Gang, men hvis vi stadig presser paa, hver Gang, vi har Generalforsamling, sender Andragende ind til Regeringen og bliver ved med at bombardere den, kunde vi maaske opnaa noget. Man naar ikke noget blot ved Taalmodighed, man skal frem ved Magt. Vi ser andre Næringsveje sætte deres Krav igennem, fordi de bliver ved med at komme med dem. Skibsfarten har stadig tiet stille; nu var det snart paa Tiden at gøre noget for den betrængte Skibsfart, nu er Landbruget ikke mere betrængt.

Dirigenten: Da der ikke synes at være flere, der ønsker Ordet, skal jeg efter Samraad med den ærede Formand udtale, at Bestyrelsen vil tage den stedfundne Diskussion til Efterretning. Det lader sig nemlig ikke gøre at faa en Afstemning over Hr. Skibsreder Andersens Forslag, fordi — som det blev bemærket af Havnefoged Møller — den Ændring, som Forslaget tilsigter, kun kan opnaas ved en Ændring i Lodsloven, og det Spørgsmaal, her staar paa Dagsordenen, angaar kun de Lodstakster, der traadte i Kraft d. 1. Juni. Men naar Bestyrelsen ved den ærede Formand erklærer, at ville tage Diskussionen til Efterretning, vil den selvfølgelig tage betemmeligt Hensyn til Hr. Andersens udmærkede Forslag, fordi der er god Grund til at arbejde videre paa det Grundlag. Jeg vil spørge Hr. Skibsreder Andersen, om han vil være tilfreds dermed.

Skibsreder Andersen: Ja, det vil jeg. Det er meget rigtigt, at der udkræves en Forandring af Lodsloven. Det fremgaar af en Skrivelse, som jeg modtog fra Admiral Hansen under 17. Januar i Aar. Efter den troede jeg, at umiddelbart derefter, i Løbet af Aaret, vilde der blive gjort noget ved den Sag, men efter min Samtale i Maribo med Admiral Hansen indsaa jeg, at det hele stod paa det samme Punkt som den Gang. Derfor mente jeg, at dette Spørgsmaal, der jo staar i saa nær Forbindelse med Spørgsmaalet om Lodstaksterne, burde fremdrages her, endskønt det ikke staar paa Dagsordenen.

Havnefoged Møller: Jeg vil kun udtale en Tak til Kaptajn Andersen, fordi han har gjort os bekendt med de Forhandlinger, der er foregaaet i Udvalget, og særlig en Tak, fordi vi nu har faaet en lille Smule Kendskab til, hvad man kan vente sig i Tilfælde af, at der en Gang bliver foretaget en Revision af Lodsloven. Det er altid godt at vide, hvad man kan vente sig; saa

behøver man ikke at gøre sig for store Forventninger. Alligevel formener jeg, at det, vi nu har faaet at høre, var mere, end vi kunde have ventet.

Dirigenten: Jeg skal kun bemærke, at min Ytring om, at vi ikke kunde tage nogen Afstemning om Hr. Andersens Forslag, kun var motiveret ved, at den foreliggende Sag paa Dagsordenen lyder paa Lods-taksterne. Jeg har det Indtryk, at Forsamlingen som Bestyrelsen er enig i, at der bør arbejdes videre paa det Grundlag, Hr. Andersen her har forelagt. Jeg tror ogsaa, at dette stemmer med Forsamlingens Ønske, og at vi derfor befinder os paa den rigtige Side ved at tage Diskussionen til Efterretning.

Mødet afbrødes Kl. 11<sup>15</sup>.

Mødet genoptoges Kl. 12, og man gik til den syvende Sag paa Dagsordenen:

#### Beskatningen af Aktieselskaber, der driver Skibsfart.

Formanden: Jeg har i Øjeblikket ikke noget at tilføje til det, der er meddelt i Aarsberetningen, men forventer at faa Lejlighed til at besvare de Spørgsmaal, der maatte blive rettede til Bestyrelsen med Hensyn til dette interessante og vigtige Æmne.

Dirigenten: For det Tilfældes Skyld, at D'Hrr. ikke alle har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med Indholdet af det herhen hørende Afsnit af Aarsberetningen, skal jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa de to Spørgsmaal, der er fremdragne i Beretningen. Det første angaar Berettigelsen til i Følge Indkomst- og Formueskattelovens § 6 a ved Beregningen af den skattepligtige Indtægt at fradrage 5 pCt. af Skibenes Indkøbspris som ordinær Afskrivning. Det andet Spørgsmaal angaar Beskatningen af Indtægter, hidrørende fra Skibe i udenlandsk Fart. Her er der gjort forskellige Opfattelser gældende fra Skatteraadets Side og fra anden Side, idet Skatteraadet har fortolket Lovens Regel saaledes, at det ved Fradragets Beregning er den Bruttoindtægt, der haves ved at føre Varer eller Personer fra fremmed Sted til fremmed Sted, der skal lægges til Grund, medens Dampskibsrederi-Foreningen mener, at Halvdelen af den her i Landet oppebaarne og hele den i Udlandet oppebaarne Bruttoindtægt bør regnes som hidrørende fra Virksomhed i Udlandet.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing M.: Jeg vil gerne rette en Tak til Bestyrelsen for dens Arbejde i denne Sag — ja, jeg er rigtignok selv Medlem af Bestyrelsen, men det er jo ikke alle Medlemmer, der er lige aktive i Foreningens Tjeneste. Oppe i min Egn var der meget forskellige Opfattelser med Hensyn til Skatteansættelserne. I det første Aar blev vi temmelig uretfærdigt beskattede, men nu har vi faaet et helt andet Resultat, idet den stedlige Ligningskommission tog Hensyn til den Skrivelse fra Sejlskibsrederi-Foreningens Bestyrelse, som jeg forelagde den, og som meddelte os, hvorledes Skatteraadet i Kjøbenhavn havde stillet sig med Hensyn til Beskatning af Dampskibsaktieselskaber. Ligningskommissionen gik nu frem efter de i Skrivelsen meddelte Regler, og det betød alene for mig en Nedsættelse af 96 Kr. paa en eneste Konto.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Hvad Beskatningen af Aktieselskaber angaar, er vi i Svendborg-Krødsen blevne stærkt forurettede, og vi kan ikke andet end være i højeste Grad forundrede over den Maade, hvorpaa Lovens klare og rene Ord er blevne fortolkede. Jeg tænker særlig paa den ministerielle Vejledning, som man for Restenovre hos os og vel flere andre Steder kalder „den ministerielle Vildledning“. Lovens Ord byder, at

der for den i Udlandet oppebaarne Bruttoindtægt skal ske et forholdsmæssigt Fradrag i Nettoindtægten, men den ministerielle Vejledning siger, at for at der skal kunne ske Fradrag, skal den hele Virksomhed være administreret fra Udlandet. Vi er altsaa blevne beskattede af det fulde Udbytte, naturligvis minus de 4 pCt., man efter Loven er berettiget til at fradrage. De Skibe, der har sejlet mange Penge ind, har altsaa faaet en uforholdsmæssig høj Beskatning. Og denne Forurettelse af Aktieselskaberne er saa meget mere øjnespringende, naar man ser hen til, at Partrederier ikke er beskattede. Man kan kun glæde sig over det Arbejde, der fra Foreningens Side er gjort for at faa dette Forhold reguleret, saa at det bliver i Overensstemmelse med Lovens Bydende. Saa vidt jeg ved, henligger Sagen endnu til Ministeriets Paakendelse eller Efterretning til Skatteraadene. Jeg haaber, at vi maa blive beskattede efter de samme Regler, som bruges i alle andre Kredse med Undtagelse af Mors, Nykjøbing Mors og Svendborg er vistnok de eneste Steder, hvor man har beskattet Aktieselskaber, der driver Søfart, paa en Maade, der hviler paa en Forvanskning af Lovens klare og tydelige Ord. Idet jeg takker Bestyrelsen for dens Arbejde i denne Sag, skal jeg tillade mig at forespørge, om Betyrelsen har noget Kendskab til, hvorvidt der foreligger nogen yderligere Tilkendegivelse fra Ministeriet om, hvorledes denne Beskatning skal foretages.

Skibsreder J. Ph. Jørgensen, Thurø: Hjemme hos os synes det, som om Skatteraadet har faaet en Paamindelse om, at alt, hvad der tjenes paa Udlandet, skal fradrages. Skatteraadet følger nemlig nu denne Regel, saa det er alt, hvad vi kan forlange. Vi skal altsaa kun betale Skat af den lille Smule, vi kan tjene i Udlandet. Det er for saa vidt alt sammen i Orden.

Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg: Jeg vil ikke sige, at det er i Orden, men Skatteraadet er gaaet ind paa det. Om dette har faaet en Instruks, ved jeg ikke.

Skibsreder J. Ph. Jørgensen: Ja, enten maa Skatteraadet have fundet, at det har forset sig i Fjor, eller ogsaa maa det have faaet en Paamindelse.

Sekretær Drechsel: Det ene Spørgsmaal, der omhandles i Beretningen, drejer sig jo om Fritagelse for Beskatning af den Indtægt, der er tjent ved Virksomhed i Udlandet. Man har været i Tvivl om, hvad der skulde forstaas ved Virksomhed i Udlandet. Saa vidt vi har faaet oplyst, har man paa to Steder i Landet, Svendborg og Mors, hævdet, at en saadan Fritagelse kun kunde finde Sted, saafremt Virksomheden i sin Helhed lededes fra Udlandet. Efter de modtagne Oplysninger er det imidlertid fra Skattedepartementets Side blevet tilkendegivet disse to Skatteraad, at deres Opfattelse beroede paa en aabenbar Misforstaaelse, og at man i hvert Fald altid maatte fritage den Indtægt, som haves ved at føre Varer eller Personer fra en udenlandsk Havn til en anden. Efter hvad der nu her i Dag er oplyst, har man ogsaa i disse to Skattekrede foretaget eller vil i hvert Fald foretage den ny Paaligning efter denne Regel, saaledes at al Indtægt, som haves ved Fart mellem udenlandske Havne, bliver fritaget for Beskatning, og hermed er vel dette Spørgsmaal i Orden, selv om man kunde mene, at der var Grund til ogsaa at fritage en Del af den Indtægt, der haves ved at føre Varer eller Personer fra udenlandsk til dansk Havn og omvendt, fordi Fortjenesten herved dog tildels maa siges at hidrøre fra Virksomhed i Udlandet.

Det andet Spørgsmaal volder i Øjeblikket ulige større Vanskeligheder. Det drejer sig jo om dette Fradrag af 5 pCt. af Skibenes Indkøbspris, hvilket Beløb kun kan blive skattefrit, naar det er afskrevet, og dette

fremgaar af Regnskabet. Fra Fællesrepræsentationens Side har man gjort gældende, at Rederne burde have Ret til ubetinget at blive fri for at betale Skat af disse 5 pCt., fordi det for næsten alle Skibes Vedkommende er et naturligt Fradrag at gøre for det Slid, Skibet undergaar i Aarets Løb. Hidtil har man dog fra Skattedepartementets Side holdt paa, at der ikke ubetinget kunde fradrages 5 pCt., men at Beløbet faktisk skulde være afskrevet, og at dette tydeligt skulde fremgaa af Regnskabet. Hvis Sejlskibsrederierne kunde forandre Formen for deres Regskabsaflæggelse, saaledes at der virkelig afskrevs 5 pCt. hvert Aar, var man ude over Vanskeligheden. Hvis de ikke kan det — og det kan jeg ikke bedømme — vil man vist ikke komme til at nyde godt af denne Regel om Fradrag af 5 pCt., med mindre der skulde ske en Forandring i selve Skatte-loven. Det er temmelig utvivlsomt, at det har været Lovens Mening, at de 5 pCt ikke ubetinget maatte fradrages, men at de virkelig skal være afskrevne.

Formanden: Pointet i det er Henlæggelsen. Man kan sagtens afskrive, men Spørgsmaalet bliver, om Beløbet skal henlægges er ej. Man kan sagtens skrive: Minus 5 pCt.'s Forringelse, men kræves de 5 pCt. virkelig henlagt til en Fond, saa kan Aktionærene ikke faa dem udbetalt; saa bliver de henlagt til Fornyelser, Reparationer eller særligt Brug. Man har ikke nogen Tilkendegivelse fra Skatteraadets Side, om det er tilstrækkeligt, at Beløbet afskrives, eller om det kræves henlagt til en Fond.

Mægler H. A. Hansen: Man kan saa saare godt forstaa Skattedepartementets Anskuelse, at de 5 pCt. ikke skal kunne fradrages, med mindre de faktisk er blevne henlagte. Forholdet indenfor Sejlskibsaktieselskaberne er jo det, at der ikke bliver henlagt noget nævneværdigt, da man fordeler saa godt som hele Udbyttet. Der skulde altsaa foregaa en Forandring heri, men det er min fulde Overbevisning, at det ikke vil kunne ske, fordi Aktionærene ikke vil tillade det. Det spiller heller ikke nogen stor Rolle, hvad enten vi fradrager de 5 pCt. eller ej, naar vi i Henhold til Loven har Lov til at fradrage 4 pCt. og desuden faar Fradrag for, hvad vi opsejler i Udlandet. Hvad angaar Spørgsmaalet om Fradrag for Indtægter af udenlandsk Fart, staaer det mig ikke aldeles klart, hvad der skal forstaaes ved Indtægt hidrørende fra Virksomhed i Udlandet. Sekretær Drechsel sagde, at det, der opsejles fra udenlandsk Havn til udenlandsk Havn, er skattefrit, og det er vel nu en given Sag; men hvordan skal man betragte det, der opsejles fra dansk Havn til udenlandsk Havn og omvendt? Jeg kunde meget ønske at faa dette klarlagt og vil derfor tillade mig at spørge, om Bestyrelsen eller nogen anden har Rede paa dette Forhold. Det har jo overordentlig meget at sige, at man ikke begaar Fejl, naar man skal udfylde Skemaer med Indberetninger om Virksomheden. Det er givet, at vi klager, hvis vi ikke bliver retfærdigt behandlede, men saa maa man have rent Mel i Posen og ikke have begaaet nogen Fejl.

Skoleinspektør H. Poulsen, Fanø: Da de ny Skattelove kom, tænkte vi i Kommunalbestyrelsen ovre hos os, at nu skulde vi faa voldsomme Indtægter, men det viste sig snart, at de ikke blev saa meget større, fordi de store Aktieselskabers Indtægter næsten helt og holdent bliver fortjent i Udlandet. Vi har stillet os saaledes, at de Fragter, som Skibene har fortjent og opbebaaret paa udenlandske Pladser, regner vi for tjente i Udlandet, men de Fragter, som bliver betalt i indenlandske Havne, skal vi derimod have Skat af; dog kan der naturligvis alligevel af og til opstaa Vanskeligheder.

Sekretær Drechsel: Det Spørgsmaal, som Mægler Hansen fremdrog om, hvad der skal forstaaes ved „for-

tjent i Udlandet“, har jo givet Anledning til mange Vanskeligheder. Fra Dampskibsrederiernes Side har man forsøgt at faa den Fortolkning gennemført, at Halvdelen af den Fragt, der er opsejlet mellem udenlandsk Havn og dansk Havn og omvendt, skulde være skattefri. Det var en ret vilkaarlig Fortolkning, og den har heller ikke opnaaet Skatteraadets Tilslutning. Man har ogsaa været inde paa det af Hr. Poulsen fremdragne: at man skulde betragte den Fragt, som bliver betalt i Udlandet, som skattefri, men man har saa mødt en Mistanke om, at Rederierne vilde sørge for at faa hele Fragten betalt i Udlandet og derved slippe for Skat. Hvad Transitgods angaar, er der dog Udsigt til, at der vil kunne opnaas Skattefrihed for Fragten for det. Naar f. Eks. et Skib med Gods fra Amerika til Østersøen omlader dette i Kjøbenhavn til Videretransport, saa skulde Fortjenesten være skattefri. Dette kunde maaske have Betydning for visse Dampskibsselskaber, men jeg tror ikke, det vilde have nogen nævneværdig Betydning for Sejlskibsaktieselskaberne. Foreløbig synes det, at man fra Skattedepartementets Side holder paa, at der skal svares Skat af Indtægt, hidrørende fra Transport mellem udenlandsk Havn og dansk Havn og omvendt.

Skibsreder P. H. Clausen, Fanø: Jeg vil gerne have Lov til kort at omtale et Spørgsmaal, som strengt taget ikke kommer ind under den foreliggende Sag, nemlig Spørgsmaalet om Skibsføreres og Søfolks Beskatning af deres Fortjeneste i Udlandet. Der har været forskellige Meninger om, hvorvidt Søfolk, som sejler med fremmede Skibe og ogsaa tildels med vore egne Skibe i Udlandet, skal beskattes ikke alene af den fulde Hyre, men ogsaa af et Beløb, svarende til deres Kost om Bord. Det forekommer mig, at naar Skibet er fri for at betale Skat af, hvad der tjenes i Udlandet, maa deraf følge, at Søfolk ogsaa skal være fri for at betale Skat af deres Kostpenge. De skulde strengt taget ikke betale Skat af andet end de Penge, som kommer til Danmark. Maaske den ærede Bestyrelse kunde faa undersøgt, om det virkelig er Skatteraadets Mening, at der skal betales Skat af baade Hyre og Kostpenge.

Formanden: Vi skal gerne faa det Spørgsmaal undersøgt.

Dirigenten: Efter Samraad med Bestyrelsens Formand skal jeg gøre opmærksom paa, at der ikke vil blive stillet Forslag til nogen Resolution, hvilket heller ikke kan anses for nødvendigt, men Bestyrelsen vil i sin fremtidige Virksomhed for denne Sag tage den stedfundne Diskussion til Efterretning. Der er ikke fra Forsamlingens Side stillet Forslag om en Resolution. Jeg tror ogsaa, det vil være den mest formaalstjenlige Form, at Bestyrelsen tager sig Diskussionen til Efterretning.

Forinden vi gaar over til den under Nr. 8 paa Dagsordenen opførte Sag, der skal behandles for lukkede Døre, skal jeg give Ordet til Hr. fhv. Navigationslærer Rasch, der har anmodet om udenfor Dagsordenen at maatte give Forsamlingen nogle Meddelelser.

Fhv. Navigationslærer Rasch holdt derpaa et Foredrag om Sømandsbiblioteket og om Oprettelsen af en Sømandssparekasse, for hvilket Foredrag Formanden paa Forsamlingens Vegne bragte ham en Tak.

Dirigenten: Forinden vi afslutter den Del af Generalforsamlingen, som foretages for aabne Døre, føler jeg Trang til som dette Mødes Leder at udtale en varm Anerkendelse af Foreningens Levedygtighed, den Interesse, som vises Foreningen af dens Medlemmer, og den Dygtighed, hvormed Bestyrelsen véd at varetage Foreningens Interesser. Jeg mener at have forstaaet, at der mellem Foreningens Medlemmer og dens Bestyrelse og mellem Bestyrelsens Medlemmer indbyrdes er et godt



Samarbejde, saa at Foreningen derigennem har en væsentlig Betingelse for at kunne arbejde sig fremad til Nytte for det Formaal, den har sat sig. Jeg vil bede Dem raabe et Hurra for Foreningens Fremgang og Velgang.

Dirigenten udbragte derpaa et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der efterfulgtes af stærke Hurraaab.

Formanden: Jeg takker for den Tilslutning, dette Leve har faaet. Inden vi slutter denne Del af Generalforsamlingen, vil jeg tillade mig at takke Hr. Sagfører Knudsen for den Elskværdighed og Dygtighed, hvormed han har ledet vore Forhandlinger.

Formanden udbragte derpaa et Leve for Dirigenten, Sagfører Knudsen, der efterfulgtes af stærke Hurraaab, hvorefter Dirigenten takkede.

#### Ændringer i Foreningens Love.

For lukkede Døre behandlede sluttelig Forslag fra Bestyrelsen om forskellige Ændringer i Lovene. Det vedtoges — bl. a. i Overensstemmelse med en Praksis, der har været fulgt i flere Aar — at Kontingenter skal erlægges for det hele Regnskabsaar, i hvilket Indmeldelse er sket, saafremt denne finder Sted før 1. Juli; for det halve Regnskabsaar, saafremt denne finder Sted d. 1. Juli eller derefter. Kontingenter af Tonnagen fastsattes til 5 Øre pr. Register-Ton Netto aarlig, de øvrige Kontingenter forblev uforandrede. Kontingenter skal af Foreningens Kredsstyrelser være indsendt til Kassereren inden Udgangen af hvert Aars Marts Maaned.

Samtlige Lovændringer vedtoges enstemmigt.

Efter Generalforsamlingen afholdtes en Middag, hvortil en Komite i Aarhus med Skibsmægler Nicolaisen i Spidsen havde indbudt Deltagerne i Generalforsamlingen og forskellige andre. Blandt disse sidste bemærkedes Borgmester Drechsel, Bankdirektør Nørgaard, Grosserer Baune, Toldforvalter Scharffenberg og Folketingsmand Sabroe, alle af Aarhus. Ved Middagen holdtes en lang Række Taler, og i mange af dem gaves Udtryk for den Taknemlighed, Foreningens Medlemmer følte for den smukke og gæstfri Modtagelse, der var blevet dem til Del i Jyllands Hovedstad.

Rettelse. I Referatet i vort sidste Nummer er Side 297, Linje 3—12 f. o., indløbet en Fejl, idet Konsul Lund staaar anført som den, der har fremsat de i de nævnte Linjer indeholdte Udtalelser. Det var imidlertid Skibsreder P. H. Clausen, Fanø, der fremsatte dem.

## Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Kollisionssagen mellem „Ancona“ og „Georg Stage“.

Den 5. Juli fortsattes Forhøret.

Premierløjtnant Malte Bruun forklarede, at det muligvis var mindre korrekt, naar det tidligere var bleven hævdet, at Drejøs selv havde taget Roret en halv Snes Minuter inden Kollisionen, hvad der var blevet ham selv meddelt efter Katastrofen. Forøvrigt spillede dog Tidspunktet ikke nogen Rolle, idet Drejøs Post udelukkende bestod i at føre Tilsyn med Styningen, og det betød derfor det samme, som om Drejøs selv havde haft Rattet.

At Kursen virkelig havde været holdt støt lige til det Øjeblik, da Kommandoen „Op med Roret“ blev givet, havde han overbevist sig om ved egne Iagttagelser, og enhver Afvigelse af nogen Betydning maatte straks være

bleven synlig for ham. Den sydligste af de to Dampere var, da den nævnte Ordre faldt, saa langt fremme, at han slet ikke mere havde sin Opmærksomhed henvendt paa den. Den havde ikke givet Anledning til nogen som helst Ordre til Rorgænger og var rimeligvis agten for tværs paa det paagældende Tidspunkt. At „Georg Stage“ ikke var bleven holdt endnu østligere i Farvandet, skyldtes Hensynet til Saltholmsgrunden, og han vilde navnlig ikke om Natten driste sig til at sætte større Skel i Fyrene paa den østlige Side af Fyrlinjen, hvor der ikke fandtes andet at rette sig efter. Noget bestemte om, hvorledes Strømmen vilde sætte ham, vidste han ikke, og hans Navigering gik derfor kun ud paa at holde sig Øst for, men ikke for langt fra Fyrlinjen.

Styrmand Myhre mente, at den sydligste af de to Dampere var tværs eller agten for tværs, da Kommandoen „Op med Roret“ faldt.

Kaptajn Mitchel rettede en Ukorrekthed i sin først afgivne Beretning. Naar han havde sagt, at „Ancona“ laa omtrent SSV. an i Kollisionsøjeblikket, skal det forstaaes saaledes, at Kompasset, da han sidst saa paa det, i det Øjeblik, da han kort før Kollisionen gav Ordre til at bakke, viste SSV. „Anconas“ Skrue var højreskaaren, hvad der efter hans Formening vilde virke med til at dreje Boven Styrbord over under Bakning. Roret havde ligget haardt Bagbord ogsaa under Bakningen.

Kaptajnen forklarede videre, at uagtet han ansaa Hollænderdybet for at være et snævert Farvand, mente han sig berettiget til at sætte sin Kurs saaledes, at den noget krydsede Fyrlinjen for at undgaa den betydeligere Kursændring længere mod Syd, ved hvilken han vilde kunne komme til at vise modgaaende Dampere sin grønne Lanterne. En saadan Fremgangsmaade anvendtes ogsaa af danske Lodser i dette Farvand.

Straks efter Kollisionen havde han givet Ordre til at stoppe den bakkende Maskine for om muligt at holde „Anconas“ Bov inde i Hullet paa „Georg Stage“ og derved medvirke til, at denne ikke sank saa hurtigt.

Efter at Styrmand Myhre havde bekræftet, at „Ancona“ først kom fri af „Georg Stage“, idet denne sank, fremhævede Løjtnant Malte Bruun, at Kaptajn Mitchel efter Ulykken havde gjort sig de største Anstregelser for at redde, og at det navnlig maatte paaskønnes i høj Grad, at han havde haft Aandsnærværelse nok til at holde Skibene sammen, idet dette havde været af stor Betydning for Redningsarbejdet.

Paa Foranledning af en Forespørgsel fra Justitsministeriet om den svenske Damper „Irenes“ Deltagelse i Redningsarbejdet forklarede de to Førere og Styrmand Myhre overensstemmende, at „Irene“ kort efter, at „Georg Stage“ var sunket, kom op Syd fra. „Ancona“ gav Fløjtesignal, og „Georg Stages“ Dreng, der hang i Rigningen, prajede i Takt efter Malte Bruuns Kommando. „Irene“ standsede, men drev med Strømmen Nord efter, vendte imidlertid, holdt sig i Nærheden og belyste med sin Projektør Ulykkesstedet, saa længe Redningsarbejdet stod paa, hvorved den i høj Grad forkortede den Tid, der medgik til Redningsarbejdet. Til lige satte den en Baad i Vandet, der med stort Besvær naaede op mod Strømmen og deltog i Redningsarbejdet. „Irene“ optog endvidere det reddede Mandskab fra en af „Anconas“ Baade og førte det senere over til denne Damper. Der var ikke saa faa af Drengene, hvis Kræfter begyndte at svinde, før de blev reddede, udmattede som de var af at holde sig fast. Den Mulighed er derfor ikke udelukket, at nogle flere vilde være druknede, hvis Redningsarbejdet havde taget længere Tid.

Maskinmester Gilroy fra „Ancona“ forklarede, at han hørte Fløjtestødet før Kollisionen, og før der blev givet Ordre til at bakke. Efter et rent Skøn antager han, at der hengik 2 Minutter efter Fløjtestødet, og ind-

til Kollisionen fandt Sted. „Ancona“ gjorde 71 Omdrejninger, medens Skibet gik fuld Kraft frem inden Kollisionen.

Efter Begæring fra „Anconas“ Repræsentanter blev der d. 7. ds. foretaget en Prøvetur i Sundet for at faa afgjort nogle Spørgsmaal med Hensyn til Damperens Manøvrevævne, som mentes muligvis at kunne faa nogen Værdi ved Afgørelsen af Skyldspørgsmaalet.

Til at foretage denne Synsforretning var af Sø- og Handelsretten udmeldt Navigationskskolebestyrer C. Neergaard og Kaptajn Jacob Holm. Forsøgene fandt Sted lidt Nord for Middelgrundsfortet, og der var opstillet følgende Spørgsmaal:

1) Hvor lang Tid tager det „Ancona“ — under fuld Fart — for Bagbords Ror at dreje Kompasset rundt, og hvor lang Tid tager samtidig Drejningen fra Streg til Streg?

2) Hvor lang Tid medgaar til at slaa Maskinen Bak fra fuld Kraft Frem?

3) Hvor lang Tid forløber — med fuld Fart Frem — fra det Øjeblik, Maskinen slaas fuld Kraft Bak, og indtil „Anconas“ Fart er standset?

4) Hvor mange Omdrejninger gør Maskinen, naar den slaas fuld Kraft Bak fra fuld Kraft Frem?

5) Hvor lang Tid bruger Maskinmesteren til at aabne for Dampventilen til Gangskiftningsapparatet og gøre dette klar til Brug?

6) Der ønskes en Udtalelse om Rorgængerens Johnstons Styringsfærdighed.

Undersøgelsen gav følgende Resultater:

ad 1. Til en hel Omsvajning for Bagbords Ror bruger „Ancona“ 6 Minutter og 36 Sekunder. Den første Streg, efter at Roret er lagt i Borde, tager 30 Sekunder, hver af de følgende c. 11 Sekunder.

ad 2. Fra det Øjeblik, Telegrafan ringer, og til det Øjeblik, Maskinen begynder at bakke, hængaar gennemsnitlig 10 Sekunder.

ad 3. „Ancona“ bringes til at stoppe paa c. 2 Minuter 7 Sekunder.

ad 4. Til de første 10 Omdrejninger Bak medgaar c. 12 Sekunder, men til hver af de følgende 10 Omdrejninger kun c. 7 à 8 Sekunder.

ad 5. Til at gøre Gangskiftningsapparatet klar til Brug — under Forhold, der af Maskinmester Gilroy selv anses som svarende til Ulykkesnattens — medgaar et lille halvt Minut.

ad 6. Letmatros Johnston maa anses for at være en særdeles god Rorgænger.

## The Baltic and White Sea Conference.

Den 1. ds. har Foreningens Præsident, Skibsreder A. d. Carl, udsendt følgende Fortegnelse over Fragter, der er sluttet til og over Konference Rater:

H. Schuldt, Flensborg.

S/S „Norma“, Råfsø & Kristinestad — Inverness 25/6 d. b.  $\frac{1}{5}$  boards. Early July.

Mail & Holby, Newcastle on Tyne.

S/S „Valhalla“, 520 stds. one s. Finland — Tyne or W. Hartlepool Lumpsum £ 595. Hull extra. S/S „Hilda“, 700 stds. two s/Finland — E. C. 24/9 per piled fathom opt. Hull 25/3 $\frac{1}{2}$ . S/S „Rjukan“, 750 stds. one or two s/Finland — E. C. 24/9 per piled fathom opt. Hull 25/3 $\frac{1}{2}$ . S/S „Hilda“, 700 stds. one or two Wiborg — Kotka Tyne & W. Hartlepool 24/9, Hull 25/3 $\frac{1}{2}$ . S/S „Rjukan“, 790 stds. one or two Wiborg — Kotka Tyne & W. Hartlepool 24/9, Hull 25/3 $\frac{1}{2}$ . S/S „Valhalla“,

520 stds. one or two Tyne W. Hartlepool, Sunderland £: 595. Hull £: 600.

Johnson & Sons, Paris.

S/S „England“ (option „Holland“), 460 stds. Torneå & Gamle Karleby — Rochefort frcs. 43 pr. d. & frcs. 44 pr. b.

Finska Ångfartygs Aktiebolaget, L. Krogius, Helsingfors.

350 stds. Kotka & Frederikshavn — Bordeaux frcs. 46., July loading. 350 stds. Wiborg & Kotka — Bordeaux frcs. 47 $\frac{1}{2}$  Aug., Septbr. loading. 950 stds. 2 places Kotka district — Bristol channel 28/6 pr. frame measure fathom. short props.

Hecksher & Søn, Copenhagen.

S/S „Fiona“, 575 stds. Memel — Rotterdam fl. 12. 50. (Conference Rate ca. 12. 37.). S/S „Carbonia“, 680 stds. Petersburg — Ghent 31 $\frac{1}{4}$  frcs. (C. R. 30 $\frac{3}{4}$ ).

Sanders, Wake & Co., London.

675 stds. Borgå—London 24/3 (Conference Rate 23/6). 800 stds. Brahestad & Bjørneborg — London 25/9 (C. R. 25/4 $\frac{1}{2}$ ). 750 stds. Kotka & Lovisa — Rochefort 41 frcs. (C. R. 39 $\frac{1}{2}$ ).

Holm & Molzen, Flensborg.

S/S „Lucida“, 700 stds. 3 Hernøssands — Amsterdam, lumpsum 9,500 Guild equal to fl. 13 $\frac{1}{2}$  pr. std. cargo baulks and about 300 stds. db. S/S „Electra“, 580 stds. Windau — Grangemouth, lumpsum £: 610. short props. S/S „Wega“, 380 stds. Gefle — London, 24/6 per std. all deals batt.

Cairns, Noble & Co., Newcastle on Tyne.

S/S „Cairnavon“, 860 stds. Wiborg — Dunkirk, option Calais, Conference Rate. S/S „Helen Otto“, 860 stds. Wiborg — Dunkirk, option Calais, 3 d. over C. R. cargo short pulp. & /or pitpr.

Holm & Wonsild, Copenhagen.

S/S „H. V. Fisker“, 850 stds. Kotka & Lovisa — Rochefort frcs. 41. S/S „Chr. Gylstorff“, 420 stds. Jacobstad — Lübeck M. 21 $\frac{3}{4}$  battens. S/S „Chr. Gylstorff“, 420 stds. 2 places s. Finland — Ipswich d. b. 60 boards 27/6. S/S „Axel“, 550 stds. Jacobstad — Terneuzen pulpwood frcs. 34 $\frac{1}{4}$ . S/S „Kai“, 600 stds. Trångsund — Ghent full cargo deals battens frcs 31 $\frac{1}{2}$ . S/S „Jørgen Jensen“, 420 stds. 2 s. Finland — Portsmouth d. b. 50 stds. boards & scantlings 28/.

W. Wingårdh, Helsingborg.

S/S „Najaden“, 680 stds. Kemi & 3 places Haparanda & Neder Kalix — St. Nazaire frcs. 45. 15/20 June.

United Steamship Company, Copenhagen.

550 stds. Brahestad & Himango — Bordeaux 47 $\frac{1}{2}$  frcs. D/B/b. 15 June July.

St. Sh. Co. „Triton“ Ltd. Bremen.

3 charters 1/2 places Kotka & Wiborg. Tyne or West Hartlepool 22/10 $\frac{1}{2}$ , Hull 23/4 $\frac{1}{2}$ . props.

Flensburger St. Sh. Co. von 1869 Flensborg.

S/S „Hebdomos“ c: 500 tults Windau — Zaandam 14 $\frac{1}{2}$  fl. Kappbalks. Early July.

L. H. Carl, Copenhagen.

S/S „L. H. Carl“, 1000 stds. Frederikshavn & Kotka — Calais frcs. 34 pr. frame measure fathom short props. July load.

A. O. Andersen & Co., Copenhagen.

S/S „Ulf“, 750 stds. Trångsund — Calais fr. 30. 50 d. b.  $\frac{1}{3}$  boards.

Chr. Andresen, Esbjerg.

S/S „Lilly“ 550 stds. Torneå — Nantes frcs. 43. — d. b.  $\frac{1}{3}$  bds.

I. F. & F. Schellen, Rotterdam.

S/S „Tromp“, 1,500 stds. Cronstadt — Rotterdam fl. 12  $\frac{1}{5}$  boards.

Der er yderligere afsluttet mange Befragtninger paa lignende Vilkaar, men da alle Enkeltheder vedrørende disse ikke endnu foreligger, ser Foreningen sig paa nærværende Tidspunkt ikke i Stand til at offentliggøre dem. Alt i alt fremgaar det dog heraf, at de paa Konferencerne vedtagne Bestemmelser har den tilsigtede Virkning paa Træfragterne.

### Fragtmarkedet.

Det østlige Marked viser en yderligere Tilbagegang i den forløbne Uge; Bombay er nu nede paa 12/ til ud-søgt Havn pr. Juli, og Kurrachee er stadig nominel pr. Avgust til 14/ à 14/6; Calcutta er tilsvarende livløs for Juli Afskibning, og selv i Kystfart er der ingen Beskæftigelse at opnaa for tidligere end Avgust Lastning; for Sukker fra Java til Staterne eller Evropa betales kun 22/6.

Sortehavet og omliggende Distrikter er selvfølgelig meget stille; Rederne vægrer sig ved at slutte fra Odessa endnu, og Nicolaieff fragtede kun en enkelt Baad til 8/3; Azoff betalte 8/9 til Rotterdam.

Middelhavet fragtede en Del for Erts, men Tonnageudbudet var atter stort, og Raterne holdt sig omtrent uforandret tarvelige.

Nordamerika er stille, dog viser Fragterne ingen Tilbagegang, da der kun udbydes faa prompte Baade. Fra Miramichi til Englands Vestkyst betales 41/3 Juli/Avgust og for Petroleum i Kasser betales 19 Cents fra New York til Shanghai.

La Plata viser mere Efterspørgsel for Juli Tonnage, og Markedet er atter en Smule fastere; for Avgust fragtedes livligt, og September begynder at blive begært; der betales omkring 19/3 for Juli fra San Lorenzo Grænsen til U. K.

Østersømarkedet viser en jævn Stigning i den sidst forløbne Uge, og Strejken i Petersborg er atter ophørt, idet der er indrømmet Arbejderne et Løntillæg. Korneksporten fra nævnte Plads er livlig, og der noteres 1/7½ à 1/9 London eller Rotterdam, Hvedebasis, 1/1½ mere til Antwerpen, Dunkerque, Hamburg eller Weser, og for mindre Baade Rmk. 12/13 Danmark eller Sydsverrig, 18 Øre pr. Kbfd. Espetræ. Fra Riga noteres 19 Frcs. Hør Dunkerque eller Ghent, og en Del Træfragter gennemgaaende omkring Konferenceraterne. Derimod er Korneksporten herfra saa vel som fra Libau eller Windau ikke overvældende, og der betales fra Windau 1/4½ Hvedebasis til London for en mindre Baad.

Kulfragterne fra Wales viser ingen nævneværdig Forandring; der var en Del Ordre i Markedet, men Tonnageudbudet var tilsvarende stort, og det afbalancerede Raterne; til Genua betales 6/ à 6/3 og til La Plata omkring 7/9. Tynen har fragtet noget mindre end almindeligt, men Fragterne er faste; der betales sidst: 6/3 Genua, 6/3 Marseille, 3/7½ Swinemünde. Firth of Forth fragtede smaat; til Kronstadt betales 3/7½, til god dansk Havn 3/7½ à 3/10½.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet for Sejlere gaar sin sædvanlige trevne Gang uden at noget nævneværdigt nyt passerer.

ab Bottenhavet noteres pr. prompt Afledning Bjørneborg/Bremen 25 à 26 Mk., Råfsö/Kappeln 21 à 22 Mk., Wasa/Aabenraa 21 Mk., samt pr. senere Afledning Lovisa/Flensborg 20 à 21 Mk., Trångsund/Kiel 20 Mk.

ab Stolpmünde er i sidste Uge sluttet Havre til Kjøbenhavn til 4 Mk. og Rug til Danmark til 3½ Mk.; ellers foreligger der intet derfra i Øjeblikket,

ab Colberg udbydes Rug til Kjøbenhavn til 3 Mk.; heller ikke derfra eller fra Rügenwalde er der noget Liv i Fragtmarkedet.

ab Rostock stilles i Udsigt 3½ Mk. for Havre og 3 Mk. for Rug/Hvede til Sundhavn, Danmark; der meldes imidlertid ogsaa, at Skibe er gaaet ledig derfra, men maaske har det været større Skibe.

ab Kjøbenhavn 2 à 3 Skibe for Majs til Rostock 2½ Mk., samt Byg til Nykjøbing Sjælland 11 og 12 Øre; for Tiden er det flovt, men heller ikke mange Skibe; der udbydes Gasrensingsmasse til Stettin 2¾ à 3 Mk.

ab Nordfrankrig noteres Oljekager til Danmark, Sverrig, Nordtyskland 9 à 10 Frcs.; der er imidlertid kun faa Ladninger i Markedet.

### Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1905 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 1 brasiliansk, 7 britiske, 4 franske, 3 tyske, 4 italienske, 4 norske, 1 portugisisk, 5 svenske, 5 tyrkiske; ialt 43. Dampskibe: 4 amerikanske, 13 britiske, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 2 japanske; ialt 26. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 5, Ild 1, sunkne 2, forladt 2, Kondemnation 9, torsvundet 1; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 8, Ild 1, Kondemnation 4, forsvundne 2.

Embla, Barkskip af Fanø, kom paa Rejsen fra Cardiff til Carenero ind til Falmouth i læk Tilstand; maa losse og reparere.

Brødrene, Jagt af Frederikshavn, kom paa Rejsen fra Lysekil til Aarhus med Brosten ind til Frederikshavn i læk Tilstand; maa losse og reparere.

Frederiksborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Northfleet Hoop kollideret med en Lægter, som senere sank. Frederiksborg fik selv kun lidt Skade.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Ny Karleby været paa Grund og faaet Bunden stærkt beskadiget.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Wood, Skinner & Co.s Værft paa Tyuen er fornylig en Damper, bygget for Regning Firmaet Johnsen & Jespersen i Kjøbenhavn, bleven sat i Vandet.

Damperen, der ved Afløbningen fik Navnet „Hjortholm“, er af single-deck Type bygget til Lloyds højeste Klasse „special survey“ og skal forsynes med Tregangs-Ekspansionsmaskine fra the North Eastern Marine Engineering Co. i Wallsend.

### 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 11. Juli.) Anglo Dane, Wiberg, ank. til Anvers fra Riga 8. Juli. — Douro,

Mortensen, ank. til Dunkerque fra Havre 10. Juli — Rita, Schibbye, ank. hertil fra Stettin 8. Juli. — Axelhus, Skow, ank. hertil fra Vestnorge 9. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Kristiania til Boston 6. Juli. — Moskow, Meldahl, ank. hertil fra Newcastle 4. Juli. — Texas, Andersen, afgik fra New York til New Orleans 7. Juli. — Algarve, Borries, afgik fra Oporto hertil 8. Juli. — Kursk, Gommessen, ank. til Libau fra Windau 6. Juli. — Morse, Jacobsen, afg. fra Arendal til Stavanger 9. Juli. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil fra Grangemouth 10. Juli. — Kiew, Christiansen, ank. til Libau herfra 6. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Harparanda fra Lilau 4. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Messina fra Napoli 7. Juli. — Viking, Rasmussen, ank. til Anvers fra Libau 4. Juli. — Louise, Kruse, pass. Skagen for Sunderland—Königsberg 11. Juli. — Valdemar, Johnsen, ank. til London fra Pillau 8. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Danzig herfra 9. Juli. — Vadso ank. hertil fra Swansea 10. Juli. — Riberhus, Larsen, afgik herfra til Stettin 4. Juli. — Pregel, Olsen, ank. til Libau herfra 8. Juli. — Garonne, Kromann, ank. til Råfse fra Kotka 7. Juli. — Antwerpen, Madsen, ank. til Anvers fra Riga 5. Juli. — Maja ank. hertil fra Hamburg 10. Juli. — United States, Wulf, afgik fra New York hertil 6. Juli. — Thyra, Fischer, pass. Skagen for Libau—Leith 8. Juli. — Hengest, Harder, ank. hertil fra Anvers 8. Juli. — Alexandra, Thomsen, ank. hertil fra Boston 9. Juli. — Kasan, Hansen, ank. til Blyth fra London 7. Juli. — Christian IX, Holm, ank. til London herfra 9. Juli. — Georgios I, Sørensen, ank. til St. Petersburg fra Anvers 6. Juli. — Ella afgik herfra til Hamburg 9. Juli. — Esbjerg, Solberg, ank. til Libau herfra 8. Juli. — Florida, Ørum, afg. herfra til New York via Newcastle 6. Juli. — Arno, Strubberg, afgik fra Reval hertil 9. Juli. — Tiber, Bech, ank. hertil fra Harparanda 10. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Helsingør for Anvers—Riga 10. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Riga herfra 10. Juli. — Beira, Lunge, ank. til Malaga fra Taragona 10. Juli. — O. B. Suhr, Frisette, ank. hertil fra Anvers 11. Juli. — Dagmar, Larsen, afgik fra Newcastle til Genua 8. Juli. — Omsk, Jonsen, afgik fra St. Petersburg til Anvers 8. Juli. — Perm, Christensen, ank. hertil fra Libau 10. Juli. — Leopold II, Meyer, afg. fra Riga til Anvers 9. Juli. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Boston hertil 8. Juli. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Hull til Libau 10. Juli. — Oscar II, Hempel, ank. til New York herfra 9. Juli. — Frederik, Thomsen, afgik fra St. Petersburg hertil 9. Juli. — Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Pillau hertil 10. Juli. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil fra Færøerne 10. Juli. — Botnia, Kotoed, ank. til Leith fra Reykjavik 7. Juli.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Kronstadt 6. Juli. — Frode, Meyer, ank. til Libau 29. Juni. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Sunderland 9. Juli. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ank. til Repola 7. Juli. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Libau 3. Juli. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Terneuzen 7. Juli. — Knud II, Juul Larsen, ank. til Sunderland 7. Juli. — Danmark, C. A. Schmidt, afg. fra St. Petersburg 11. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Haukipudas 7. Juli. — Skjold, J. Petersen, afg. fra Dunston 5. Juli. — Magnus, P. L. Petersen, ank. til St. Petersburg 6. Juli. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Hull 4. Juli. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Rouen 9. Juli. — Harald, Hveysel, afgik fra Grimsby 7. Juli.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ank. til Dieppedalle 7. Juli. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Rouen 9. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 3. Juli, bestemt til Rotterdam. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til St. Petersburg 1. Juli. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra London 9. Juli, best. til Newcastle. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Port Glasgow 5. Juli, best. til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til St. Petersburg 1. Juli. — Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 7. Juli, bestemt til London. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Blyth 6. Juli. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Rotterdam 7. Juli, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 3. Juli, bestemt til Rotterdam.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ank. til Königsberg 10. Juli. — Ansgar, Madsen, afgik fra Archangel 11. Juli, best. til London. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Blyth 9. Juli. — Hamlet, Reese, ank. til Rotterdam 10. Juli. — Helge, Olsen, ank. til Antwerpen 8. Juli. — Rolf, Olsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Juli, best. til Rotterdam. — Niels R. Pinsen, Mathiesen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Juli, best. til Rotterdam.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Dieppe 11. Juli. — Kamma, Løffler, afgik fra West Hartlepool 10. Juli. — Helga, Risø, ank. til Calais 6. Juli. — Martha, Christensen,

ankom til Ghent 7. Juli. — Elna, Rathje, afg. fra Blyth 11. Juni. — Therese, Izard Pedersen, afg. fra Neder Kalix 7. Juli. — Simone, Jørgensen, afgik fra Piteå 7. Juli. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Sunderland 10. Juli.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Mesane 5. Juli, best. til Antwerpen. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Blyth 7. Juli, bestemt til Nykjøbing F. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Kotka 8. Juli, bestemt til Cardiff. — Nordsoen, Gram, ank. til Emden 7. Juli. — Nexos, Basse, afg. fra Hull 9. Juli, best. til Pernau. — Nora, Jørgensen, pass. Helsingør 8. Juli, best. til Ghent. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Reval 6. Juli, ank. til St. Petersburg 7. Juli. — Napoli, Christensen, afg. fra Stolpmünde 4. Juli, ank. til Brahestad 8. Juli. — Bodil, Thøgersen, afg. fra Haderslev 9. Juli, bestemt til Riga. — Dagmar, Hansen, afgik fra Grimsby 7. Juli, best. til Huelva. — Neptun, Knudsen, afg. fra Blyth 6. Juli, ank. til Kbhvn. 9. Juli. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Cherbourg 10. Juli, bestemt til Methil. — Alfa, Iversen, afg. fra Middelfart 8. Juli, bestemt til Luleå.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Nantes 10. Juli, best. til Santander. — Dagny, Lorentzen, ank. til Ghent 5. Juli. — Mary, Larsen, ank. til Newcastle 10. Juli.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Helsingør 10. Juli, bestemt til Søderhamn.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Kronstadt 5. Juli. — Karen, Winther, ank. til Riga 6. Juli.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Archangel 4. Juli. — Nordland, Petersen, afgik fra Windau 10. Juli. — England, Andersen afg. fra Pernoviken 6. Juli. — Holland, Poulsen, ank. til Gamle Karleby 9. Juli. — Rusland, Møller, ank. til Karrebæksminde 8. Juli.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Rotterdam 11. Juli. — Mars, Clausen, afgik fra Aalborg 8. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Wyburg 8. Juli.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 6. Juli, best. til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kjøbenhavn 9. Juli, bestemt til Riga. — Livonia, Skov, afgik fra Antwerpen 6. Juli, ank. til Stettin 10. Juli.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afg. fra Riga 5. Juli, ank. til Dordrecht 10. Juli.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Grangemouth 7. Juli, bestemt til Riga. — Gallia, Nielsen, afg. fra Kjøbenhavn 8. Juli, ank. til Helsingør 8. Juli.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 8. Juli, ank. til Hamburg 10. Juli. — Carbonia, Winckler, afgik fra Methil 5. Juli, bestemt til Kronstadt. — Estonia, Dam-Larsen, ank. til Karløe 4. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Kbhvn. 11. Juli til Riga. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra St. John. 29. Juni, best. til Browhead f. O. — Flynderborg, Larsen, ank. til Petersborg 6. Juli. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Grangemouth 6. Juli, best. til Petersborg. — Frederiksberg, Hansen, ank. til London 5. Juli. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Petersborg 28. Juni. — Kronborg, Hveysel, ank. til Kbhvn. 11. Juli. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Ghent 9. Juli, best. til Burntisland. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Jacobstad 11. Juli, best. til Rotterdam. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Riga 7. Juli. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 10. Juli, bestemt til Archangel. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Bilbao 10. Juli, bestemt til Middlesbro.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Sunderland 8. Juli. — Klampenborg, Jensen, ank. til Libau 27. Juli. — Marselisborg, Andersen, passerede St. Vincent 8. Juli, best. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Newcastle 6. Juli. — Skodsborg, Schultz, ank. til Blyth 11. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Petersborg 10. Juli, bestemt til Rouen. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Petersborg 9. Juli, best. til Rotterdam. — Vordingborg, Petersen, ank. til Plymouth 4. Juli.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Falmouth 1. Juli, bestemt til Alexandria. — Jægersborg, Larsen, ank. til Kemi 11. Juli. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sunderland 8. Juli, bestemt til Kronstadt.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ank. til Petersborg 3. Juli.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Petersborg 11. Juli, best. til Dunkerque.

**Dampskibsselskabet Torm.** Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Methil 11. Juli, bestemt til Korsør. — Helene, Jensen, afgik fra Antwerpen 5. Juli, ank. til Neufahrwasser 10. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 6. Juli, ank. til Kiel 10. Juli. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 9. Juli,

bestemt til Newcastle. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersborg 7. Juli, bestemt til London.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra Progreso 5. Juli. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Galveston 4. Juli. — St. Thomas, Prah, ankom til Kbhvn. 8. Juli. — St. Domingo, Koch, afgik fra Cadix 29. Juni.

**Ærø.** Enigheden, Svane, ankom til Calais 6. Juli. — Energi, Nielsen, ankom til Boness 3. Juli. — Erindring, Hansen, ankom til Pillau 4. Juli.

**Svendens & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Korsør 11. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Frederikshavn 7. Juli. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Wasa 5. Juli. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Grimsby 11. Juli. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Stettin 9. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Frederikshavn 10. Juli. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Vejle 10. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Karleby 8. Juli. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Torneå 10. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ligger i Helsingør. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Terneuzen 11. Juli. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Rotterdam 11. Juli. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Petersborg 9. Juli. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Uleåborg 7. Juli.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Ny Karleby 6. Juli, best. til Rotterdam. — London, Krogh, ankom til Halonen 5. Juli. — Paris, Tholander, afgik fra Velzen 11. Juli, best. til Grangemouth. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Demerara 1. Juli.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ankom til St. Petersborg 4. Juli. — Wien, Brink, afgik fra Kronstadt 10. Juli, bestemt til Ny Karleby. — Roma, Bom, ankom til Korsør 2. Juli.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Kotka 7. Juli. — Clara, Villadsen, ankom til Bremen 3. Juli. — Kai, Kurtzhals, ankom til Trångsund 9. Juli. — Erik, Steen, afg. fra Danzig 11. Juli, best. til Horsens. — Svend, Christensen, ankom til Libau 1. Juli. — Axel, Damm, ank. til Lübeck 9. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Kjøbenhavn 11. Juli. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Kbhvn. 4. Juli. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Lovisa 1. Juli, bestemt til Rochefort. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til Jacobstad 5. Juli. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Windau 9. Juli.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, afgik fra Kbhvn. 10. Juli, bestemt til Manchester. — Katholm, Arnesen, afgik fra Kem (Hvidehavet) 6. Juli, bestemt til Antwerpen.

### Sejlskibe.

**Fans. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, ankom 8. Juli til Liverpool fra Rio Grande.

**Svendborg.** Gæa, Pedersen, ankom til London 4. Juli. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Landerneau 4. Juli. — Britannia, Rasmussen, ank. til Umeå 1. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til Rødvig 4. Juli. — Roska, Carlsen, ank. til Croix de vie 3. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Ystad 4. Juli. — Kasper, Hansen, ank. til Frederikshavn 4. Juli. — Ane, Jørgensen, ankom til Kotka 3. Juli. — Hans Ditlev, Knudsen, ankom til Hasle 4. Juli. — Leif, Andersen, ankom til Kongsberg 4. Juli. — Vera, Jensen, ank. til Kjøbenhavns Red 5. Juni. — Boline Marie, Hansen, ank. til Odense 5. Juli. — Valborg, Brandt, ankom til Archangel 4. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Lossimouth 4. Juli. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Gibraltar 4. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Pontrieux 4. Juli. — Odin, Andersen, ankom til Fowey 6. Juli. — Saga, Clausen, ank. til Holmsund 2. Juli. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Port Louis 5. Juli. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Riga 5. Juli. — Martha, Hansen, ankom til London 5. Juli. — Martin, Petersen, ankom til Kotka 6. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Lysekil 6. Juli. — I. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Kjøbenhavn 7. Juli. — Mine, Møller, ankom til Raa 7. Juli. — Clytia, Nielsen, ankom til Ærøskjøbing 7. Juli. — Urda, Mikkelsen, ank. til Folkestone 7. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til St. Valery 7. Juli. — Belona, ank. til Grimstad 7. Juli. — Niels, Hansen, ank. til Allinge 8. Juli. — Altea, Skovgaard, ankom til Lund 7. Juli. — Lyø, Jensen, ankom til Sikeå 8. Juni. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Swinemünde 7. Juni. — Christian, Sørensen, ankom til Charlestown 9. Juli. — Lilly, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 8. Juli. — Psyche, Nielsen, ank. til Nexø 9. Juli. — Dana, Hansen, ankom til Leiths Red 10. Juli. — Agnes, Andreasen, ankom til Southampton 10. Juli. — Valdemar, Andreasen, ankom til Fowey 10. Juli. — Hansine, Nielsen, ankom til Rochester 7. Juli. — Hans Emil, Hansen, ankom til Wemyss 7. Juli.

**Ærø.** Ærø, Christensen, ankom 3. Juli til Ferrol. — Vega, Hansen, ankom 4. Juni til Kotka. — Chr. H. Ras-

mussen, Rasmussen, ank. 3. Juli til Twillingate. — Marie, Friis, ank. 3. Juli til Eckernsund. — Express, Boye, ank. 4. Juli til Warberg. — Skirner, Rasmussen, afgik 4. Juli fra Harborage til Glasgow. — Albertine, Madsen, ank. 5. Juli til Swinemünde. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 3. Juli til Libau. — Hamlet, Rasmussen, ankom 5. Juli til Pillau. — Abba, Petersen, ank. 5. Juli til Lohals. — Fuglen, Petersen, ankom 5. Juli til Courseulles. — Albert, Fabricius, ankom 4. Juli til Leith. — Agnes, Henriksen, ank. 4. Juli til Odense. — Veritas, Jørgensen, afgik 5. Juli fra Campeltown til New Ross (Irland). — Claudia, Aaberg, ankom 6. Juli til Råfse. — Neptun, Jensen, ankom 6. Juli til Swinemünde. — Norden, Albertsen, ankom 2. Juli til Couralavo. — Bølgem, Friis, ankom 5. Juli til Karlshamn. — Concordia, Madsen, ank. 6. Juli til Rødvig. — Aeriell, Andersen, ankom 5. Juli til Lezarbrua. — Marie, Boye, ank. 5. Juli til Kjøbenhavn. — Pauline, Jørgensen, ank. 4. Juli til Frihavnen. — Valborg, Johansen, ankom 6. Juli til Kjøge. — Freya, Petersen, ankom 7. Juli til Hammerhavn. — Salvador, Fabricius, ankom 7. Juli til Præstø. — Malfridur, Hansen, ank. 6. Juli til Kjøbenhavn. — Agent Petersen, Nielsen, ank. 7. Juni til Point Indio (River Plate) paa Rejse fra Colon til Antwerpen. — Cecilie, Svarrer, afgik 4. Juli fra St. Petersborg til Yarmouth. — Enigheden, Friis, ank. 6. Juli til Swinemünde. — Johanne, Stegmann, ankom 8. Juli til Rønne. — Ruth, Eriksen, ankom 9. Juli til Svendborg. — Express, Boye, ankom 9. Juli til Swinemünde. — Svanen, Møllmann, ank. 8. Juli paa Leiths Red. — Bølgem, Friis, ank. 9. Juli til Swinemünde. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik 9. Juli fra Svølvær til Archangel. — Annas Minde, Friis, ankom 8. Juli til Kjøbenhavn.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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. Karrebæksminde-Bugt.** I Dagene fra 25de til 27de Juli, fra 15de til 18de August samt den 21de og 22de August 1905 afholdes Skydeøvelser efter Mærkets Frembrud i Karrebæksminde-Bugt. Pladsen begrænses af Linjer fra N.-Enden af Dybsø i V. til tværs af Vene-Grunde V.-Ende, herfra i S. til Vene-Grunde, og fra denne til Knudshoved. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Dage at komme ind i det anførte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

**Kattegat. Grenaa Havn.** Den 14de Juli 1905 tændes paa Yderenden af den under Arbejde værende Forlængelse af Grenaa Havns Ø.-Mole en rød Lanterne over en hvid Lanterne. Om Dagen vises paa samme Sted en grøn Ballon.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Stockholm Skærgaard. Arholma.** Den 6te Juli 1905 tændes paa Arholma to Fyr, som holdt overet i N. 16° V. Ieder fri af alle Grunde, fra Simpnasklubb til ind i Svedudden Fyrs hvide Lysvinkel.

Det N.-lige Fyr viser rodt Lys med En-Formærkelser hver 4 S. Flammens Højde: 30 Fod. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, 9 Fod højt Fyrtaarn. 59° 50' 45" N. Br. 19° 6' 23" Ø. Lgd.

Det S.-lige Fyr viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 50 Fod. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, 6 Fod højt Fyrtaarn. 59° 50' 27" N. Br. 19° 6' 35" Ø. Lgd.

**Botveskär. Staboudde Fyr.** Den 6te Juli 1905 tændes Firusund og Yxlans Södra Fyr, og Yxlans Fyr og Växlets Södra Fyr slukkes.

Brændetid: 6te Juli—6te Juni. Der er ikke Vagt ved Fyrene.

**Tyskland. Memel.** I Memel Seegat har der mellem Tønderne B og 1 dannet sig en Plade med 20 Fod.

**Neufahrwasser.** Ved Neufahrwasser er den 3dje Baake, 1 Kbl. inden for den yderste paa Ø.-Molens Bolværk, borttaget.



### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst.** Ved Bohus Kyst er følgende Prikker nu forandret: Gulldisken, Brottet Ø. for Vinga, Lejbråten, Grunden SØ. for Vipskär, Mattsonsbadan, Måkholmsbadan og Limbadan.

**Norge. Brækkest. Nødingen.** V. for Nødingen er følgende Boer fundet: Veringgrunden med 15 Fod. 58° 10' 44" N. Br. 8° 21' 30" Ø. Lgd. Andersensgrundene med 44 Fod. 58° 10' 38" N. Br. 8° 21' 50" Ø. Lgd. Andersensgrundene med 38 Fod. 58° 10' 34" N. Br. 8° 21' 55" Ø. Lgd. En Bo med 44 Fod. 58° 10' 39" N. Br. 8° 21' 1" Ø. Lgd. En Bo med 6 Fod. 1/2 Kbl. S. 38° V. fra Varden paa Risholmskjær. 58° 11' 9" N. Br. 8° 21' 6" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

13de Juni. 60° 32' N. Br. 1° 25' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

18de Juni. 60° 26' N. Br. 2° 2' Ø. Lgd. Vrag, sandsynlig det samme.

**Norge. Høilandssund.** En 16 Fods Bo er fundet 2 1/2 Kbl. V. for Sandvoldholmens S.-Pynt. 59° 48' 14" N. Br. 5° 47' 50" Ø. Lgd. En 6 Fods Bo er fundet midt imellem Sandvoldholmen og Hidlestadholmen. Paa dens N.-Side er anbragt en Stage. 59° 47' 59" N. Br. 5° 48' 21" Ø. Lgd.

**Fladholmen Fyr NV.** Paa Grunden Midtjæra er der kun 4 Fod Vand.

**Tyskland. Helgoland ØNØ.** Vraget, som laa paa 54° 14' N. Br. 8° 1' 10" Ø. Lgd. er forgæves eftersøgt.

**Helgoland.** Da Grunden har forandret sig, er den hvide Baaketønde Düne O flyttet og ligger nu i 5 1/2 Fv. Vand i Linjen V.-Baaken paa Düne overet med Fyrtaarnet. 54° 11' 4" N. Br. 7° 56' 22" Ø. Lgd.

**Aussen Jade.** I Aussen Jade er paa Grund af Farvandets Forandring sort Spidstønde Nr. 9 flyttet og ligger i 7 1/2 Fv. Vand. 53° 45' 21" N. Br. 8° 5' 40" Ø. Lgd. Tønden har foreløbig en sort og hvid Arm paa Toppen. En sort Tønde 8/9 er i 35 Fod Vand udlagt paa 53° 46' 16" N. Br. 8° 4' 52" Ø. Lgd.

**„Borkum Riff“ S.** Den 22de Juni. 2 Kml. S. for Fyrskibet „Borkum Riff“. En Mast, kun lidt over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag.

**Holland. Zuidersee. Elburg.** Vraget af Tjalken „Jonge Jan“, som laa sunket 1 1/2 Kbl. N. t. Ø. for Elburg Havn, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 52° 27' 32" N. Br. 5° 49' 24" Ø. Lgd.

**England. Themsen.** Paa Fyrskibet „Svin Middle“ er Fyret nu forandret.

**Skotland. Inverness Firth. Avoch.** Avoch V.-lige Bølgebryder skal forlænges og en landløs Bølgebryder bygges. Under Arbejdet tændes et rødt, fast Fyr paa Yderenden af V.-Bølgebryderens Forlængelse, c. 2 1/2 Kbl. N. 70° Ø. fra den ydre Bro over Avoch Burn, et grønt, fast Fyr paa SV.-Enden og et rødt, fast Fyr paa NØ.-Enden af den landløse Bølgebryder, henholdsvis 2 3/4 Kbl. N. 70° Ø. og 3 Kbl. N. 66° Ø. fra den nævnte Bro, der ligger paa 57° 34' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

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

**Frankrig. Havre.** I 1905 forandres Belysningen og Afmærkningen ved Havre paa Grund af Aabningen af det ny Havneindløb saaledes:

Et rødt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Blink 2/3 S., Mørke 4 1/3 S., tændes paa N.-Dæmningens Yderende. Flammens Højde: 48 Fod. Lysævnen: 15 Kml. Hvid Fyrbaake. 49° 29' 13" N. Br. 0° 5' 27" Ø. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr tændes paa S.-Dæmningens Yderende. Flammens Højde: 48 Fod. Lysævnen: 11 Kml. Hvid Fyrbaake. 49° 29' 7" N. Br. 0° 5' 30" Ø. Lgd.

Taagesignal anbringes paa Yderenden af begge Dæmninger. Signalet paa N.-Dæmningen gives med Trompet, der hver 1/2 Minut giver Et-Stød, Stød 3 S., Pavse 27 S. Signalet paa S.-Dæmningen gives med Klokke, hvorpaa hver 5 S. slaas Et-Slag.

Passe NO., der fører til det ny Havneindløb, belyses af to Sæt Ledefyr.

I Midten af den yderste Del af Løbet leder tre røde, faste Fyr paa Land, de er overet i Ø. og V. De to yderste Fyr vises fra hvide Baaker. Flammens Højde: 38 og 70 Fod. Lysævnen: 14 Kml. De staar paa 49° 29' 33" N. Br. 0° 5' 38" Ø. Lgd. og 49° 29' 33" N. Br. 0° 5' 50" Ø. Lgd. Det tredje er et elektrisk Fyr, anbragt paa den N.-lige Kuppel paa Børsbygningen. Flammens Højde: 127 Fod. Lysævnen: 15 Kml. 49° 29' 33" N. Br. 0° 6' 47" Ø. Lgd.

Et grønt, fast Fyr er midlertidig tændt i Fyrtaarnet paa den gamle N.-Mole. Flammens Højde: 38 Fod. Holdt overet med Fyrene paa Yderenden af de ny Dæmninger, angiver det N.-Grænsen og S.-Grænsen af den inderste Del af Løbet i Passe NO., hvis Retning er omtrent S. 66 1/2° Ø. Lysævnen i Vinklen mellem de to Grænser er omtrent 7 Kml.

Desuden ligger der fem Lystønder i Løbet c. 40 Alen fra dets Grænser. Paa N.-Siden ligger tre sorte Lystønder, A 1, A 3 og A 5, der hver viser rødt, fast Lys, og paa S.-Siden en hvid og sort vandret stribet Lystønde A 2, der til Forsøg viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S., og rød Lystønde A 4, der viser hvidt, fast Lys.

Efterhaanden som Arbejderne tillader det, slukkes det midlertidige røde, faste Fyr paa Boulevard Maritime, det hvide, faste Fyr og røde Blinkfyr paa Havnens N.- og S.-Moler, det grønne Fyr paa Quai de l'Île; Lystønderne Nr. 1, 3, 5, 7 og 11 og Lystønden ved Vraget af „Shagbrook“ inddrages; desuden inddrages Tønderne ved Banc de l'Éclat, Nr. 9, og ved den V.-lige Forgrening af Løbet.

Nærmere Meddelelse senere.

**Grandcamp.** Grandcamp hvide, faste Fyr vises nu fra en Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

**Garantan. Passe des Dames.** I Passe de Dame er Afmærkningen inddraget, da Løbet ikke mere kan passeres. Den hvid og rød vandret stribede Tønde ved Foreningen mellem Passe de Carentan og Passe des Dames er malet sort og har faaet ulige Nummer. I Passe de Carentan er Numrene paa de Bagbords Tønder forandret derefter.

**Le Sénéquet.** Le Sénéquet Fyr er forstærket. Lysævnen er nu 17 1/2 Kml. for det hvide, 14 1/2 Kml. for det røde Lys.

**Héaux de Bréhat.** Héaux de Bréhat Fyrs Lysævne er foretæt til 19 Kml. for det hvide, 15 Kml. for det røde Lys.

**England S.-Kyst. Tor Bay.** En 21 Fods Grund er fundet i Tor Bay c. 2 Kbl. S. 58° V. fra S.-Enden af Klipperne ud for Thatcher Island og i S. 27° Ø. fra Kilmorey House. 50° 27' N. Br. 3° 29' 15" V. Lgd.

**Skotland. Clyde. Garvel Point—Port Glasgow.** Den 12te Juni 1905 begyndes følgende Forandringer i Afmærkningen i Clyde og ventes fuldførte i en Uge:

Lystønde Nr. 1 ud for Garvel Point ombyttes med en rød Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Gruppe-Blinkfyr og ligger 0 1/2 Kbl. N. 71° Ø. fra Garvel Point hvide Gruppe-Blinkfyr.

En rød Spidstønde Nr. 2 udlægges 1 1/2 Kbl. N. 77° Ø. fra Garvel Point Fyr.

En rød Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Gruppe-Blinkfyr udlægges 1 1/2 Kbl. N. 83° Ø. fra Garvel Point Fyr.

Lystønderne viser To-Blink hver 12 à 15 S.

Tønde Nr. 9, som ligger 1 1/4 Kbl. N. 17° Ø. fra Garvel Point Fyr, ombyttes med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S.

En sort Lystønde Nr. 14, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 2 S., udlægges paa S.-Kanten af Cockle Bank, 9 Kbl. S. 76° Ø. fra Garvel Point Fyr.

Tønderne paa N.-Siden af Løbet Ø. for Lystønde Nr. 14 forandrer Nummer, saa at Nr. 14 faar Nr. 15, Nr. 15 faar Nr. 16 o. s. v. Garvel Point ligger paa 55° 56' N. Br. 4° 44' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Concarneau. Pointe de la Jument V.** En 6 Fods Klippe er funden i 4 à 5 Fv. Vand 6 Kbl. V. for Vagthuset paa Pointe de la Jument. 47° 5' 7" N. Br. 3° 54' 54" V. Lgd. Andre Klipper findes N. for denne omtrent midt imellem den og Men Gamou.

**Gironde. Banc de Bec d'Ambès.** Da Grunden har forandret sig, er den røde Lystønde Nr. 44, der viser grønt Lys, ved Banc de Bec d'Ambès øvre Ende, flyttet 1/2 Kbl. SV. hen. 45° 1' 40" N. Br. 0° 36' 2" V. Lgd.

**Portugal S.-Kyst. Portimao Munding. Ferragudo.** Ved Ferragudo, Portimao Munding, er tændt 2 røde, faste Ledefyr. Bagfyret staar paa 37° 7' 18" N. Br. 8° 31' 4" V. Lgd. Forfyret staar 2 1/2 Kbl. S. 31° V. fra Bagfyret, Ø. for Fort San Joao. Synsvidden: 4 Kml. Holdt overet i N. 31° Ø. leder de i det dybeste Vand over Barren i Flodens Munding.

**Canada. River St. Lawrence. Beaujeu Channel.** I Beaujeu Channel opføres et Fyrtaarn i det S.-lige Løb NV. for West-Narrows. Fundamentet er nu 8 Fod over Højvande og staar 1 1/2 Kbl. VSV. for Beaujeu Bank Lystønde, og 2 Kml. N. 42° Ø. fra Crane Island Fyr. Paa Stilladset er tændt to midlertidige, hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 6 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret, der lyser ned ad Floden holdt overet med Crane Island Fyr i S. 42° V. leder i det dybe Løb fra den nedre Ende af Goose Island Reef til Bøjningen ved Beaujeu Bank Lystønde. I denne Linje er der et Sted med 3 Fv. 1 1/2 Kbl. ØNØ. for Fyret, men man drejer allerede langt neden for dette Sted. 47° 4' 16" N. Br. 70° 30' 52" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Barley Ledge.** En Stage med en rød Tønde paa Toppen er rejst paa Barley Ledge, fra North Islesboro venstre Side i S. 15 1/2° V., fra Grindel Point Fyr i N. 14 1/2° Ø. og fra Steels Ledge Baake i S 31° Ø.

**Portland Harbor. Fort Preble Channel.** I Portland Harbor er udlagt følgende Tønder ved Ø.- og V.-Indløbet til den gravede Rende til Fort Preble Værft: Fort Preble Channel East sorte Spirtønde Nr. 1 i 13 Fod Vand, fra Portland Breakwater Fyr i S. 60° Ø. og fra Fort Gorges højre Kant i S. 24° V. Fort Preble Channel West røde Spirtønde Nr. 2 i

13 Fod Vand, fra Portland Breakwater Fyr i S. 61° Ø. og fra Fort Gorges højre Kant i S. 27° V.

**Massachusetts. Merrimac River.** Plum Island Spit sorte Spirtønde Nr. 1 ved Indløbet til Merrimac River og Newburyport Harbor er inddraget.

**Nantucket Sound.** Fyrskibet „Pollock Rip Shoals“ Nr. 73 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 58 inddraget.

**Long Island. Gardiners Bay.** I det SØ-lige Løb til Gardiners Bay er udlagt: Channel sorte Spirtønde Nr. 3 i 14 Fod Vand, fra Ram Island Midte i S. 23° V., og fra Fireplace Værft i S. 46° Ø. Channel sorte Spirtønde Nr. 5 i 17 Fod Vand, fra Gardiners Island venstre Kant i S. 8° Ø. og fra Gardiners Island højre Kant i S. 79° V.

**Virginia. Elizabeth River. Norfolk.** I Norfolk Navy Yard kan Skibsførere sammenligne deres Søure, naar de henvender sig i Kontoret i Bygning Nr. 74.

**North Carolina.** Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 72 er atter udlagt paa Stationen og Fyrskibet Nr. 71 inddraget. Fyr og Taagesignal er uforandret. Stormvarsel-Signaler gives om Dagen.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston.** Galveston Bar Fløjtetønde er flyttet  $16\frac{1}{10}$  Kml. ud ad og ligger nu i 40 Fod Vand,  $1\frac{3}{4}$  Kml. S. 45° Ø. fra Baaken paa Enden af South Jetty.

**Jamaica. Port Royal.** Henimod Slutningen af 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Port Royal:

East Channel. Den rød og hvid lodret stribede Spidstønde 1 Kbl. N. for Gun Cay inddrages. Baaken paa Cayen males rød. Den rød og hvid lodret stribede Baake paa Maiden Cay borttages. Den gamle Baake paa Beacon Shoal borttages, men Baaken, hvorfra Fyret vises, bliver uforandret,  $17^{\circ} 55'_{15}$  N. Br.  $76^{\circ} 50'_{17}$  V. Lgd.

South Channel. Den røde Spidstønde med Ballon ved Portuguese Shoal flyttes  $\frac{3}{4}$  Kbl. N. 80° Ø. hen til Grundens V.-Kant.

Baaken paa Ø.-Pynten ved Indløbet til Milk River borttages.  $17^{\circ} 50'_{16}$  N. Br.  $77^{\circ} 22'_{16}$  V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Engelsk Guyana. River Berbice.** Fyrskibet ved Indløbet til River Berbice inddrages den 1ste Sept., 1905, og Lodserne der om Bord afskediges.  $6^{\circ} 23'$  N. Br.  $57^{\circ} 28'$  V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Golfo di Genova. Savona.** Omtrent  $1\frac{1}{2}$  Kbl. uden for Savona Havn skal uddybes et c.  $\frac{1}{2}$  Kbl. bredt Løb med 28 Fods Dybde. Forsigtighed ved Besejling skal anvendes.

**Italien Ø.-Kyst. Isole Tremiti.** Paa Punta del Diavolo, Øen S. Domino S.-Kyst, er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser.

**Creta S.-Kyst. Hierapetra.** Et rødt, fast Fyr er tændt i Hierapetra, paa Toldbygningens SØ.-Hjørne,  $2\frac{1}{2}$  Kbl. N. 22° Ø. fra Fortets Midte. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser fra N. 88° Ø. gennem Ø. og S. til S. 12° V.  $35^{\circ} 0'_{12}$  N. Br.  $25^{\circ} 45'$  Ø. Lgd.

**Tunis. Baie de Bizerte.** En hvid og sort vandret stribet Spirtønde, mærket „Telegraphe“ er udlagt 1 Kml. N. 15° V. fra Fyrtaarnet paa Bizerte Forhavns N.-Mole. Det er forbudt at ankre V. og S. for denne Tønde.  $37^{\circ} 17' 31''$  N. Br.  $9^{\circ} 52' 55''$  Ø. Lgd.

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

**Røde Hav. Djedde. Middle Gateway.** Ved Middle Gateway ligger i dybt Vand en lille 15 Fods Grund 5., Kbl. S. 34° V. fra den røde Baake og i N. 64° Ø. fra Gaham hvide Stenbaake. 9 og 18 Fods Grundene, der er rapporteret  $8\frac{1}{4}$  Kbl. N. 81° V. og  $1\frac{1}{3}$  Kbl. S. 44° Ø. fra Middle Gateway røde Baake er forgæves eftersøgt og er udtaget af Kortene. Den røde Baake:  $21^{\circ} 28'$  N. Br.  $39^{\circ} 9'$  Ø. Lgd.

**Bay of Bengal. Palk Strait. Ammapatam og Tondi.** Den sorte Spirtønde paa Ankerpladsen ved Ammapatam, paa  $9^{\circ} 59'_{12}$  N. Br.  $79^{\circ} 16'$  Ø. Lgd., og den sorte Kugletønde paa Ankerpladsen ud for Tondi paa  $9^{\circ} 43'$  N. Br.  $79^{\circ} 3'$  Ø. Lgd., inddrages.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Hongkong. Lantau eller Tai Ho.** En Klippe, som falder 3 Fod tør, ligger ud for Lantau Ø.-Kyst,  $2\frac{1}{5}$  Kbl. N. 56° V. fra Tai Pak Islet V.-Ende og fra Lantau Ø.-Pynt i S. 42° V.  $22^{\circ} 17' 30''$  N. Br.  $114^{\circ} 1' 45''$  Ø. Lgd. Paa Klippen

staar en sort Baake. En 5 Fods Klippe ligger 7 Kbl. S. 8° V. fra den.

**Liautung Gulf Ø.-Kyst. Hulu Shan Bay. Russel Rock.** Russel Rock, som ligger 3 Kml. N. 57° Ø. fra Slaney Head, S.-Pynten af Hulu Shan Bay, er netop kun overflydt ved Højvande, og ikke 20 Fod høj.

**Korea S.-Kyst. Nan Hov Øer. San To (Sodo Island).** Paa San To er tændt et rødt og hvidt Blinkfyr, der viser hvidt Blink  $\frac{6}{10}$  S., Mørke  $14\frac{4}{10}$  S., rødt Blink  $\frac{6}{10}$  S., Mørke  $14\frac{4}{10}$  S., rødt Blink  $\frac{6}{10}$  S., Mørke  $14\frac{4}{10}$  S., Flammens Højde: 214 Fod. Synsviddens: 22 Kml. Fyrapparat af 3dje Orden. Fyret lyser fra N. 25° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 69° V. Hvidt cylindrisk, 20 Fod højt Taarn paa Øens S.-Pynt.  $34^{\circ} 0' 5''$  N. Br.  $127^{\circ} 19' 24''$  Ø. Lgd.

**Korea Ø.-Kyst. Gensan Bay.** Vraget af Damperen „Goyo Maru“ i Gensan Bay er afmærket med en Stage med rødt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

**Japan. Hokushu S.-Kyst. Nemoro Halvø.** Klippen, der er rapporteret 1 Kml. NØ. for Tatsuminose, findes ikke, men en 2 Kbl. stor Klippegrund med  $1\frac{1}{2}$  à 5 Fv. ligger tæt ved Stedet,  $2\frac{3}{4}$  Kml. S. 38° Ø. fra Tomoshiri Jima S.-Pynt og i S. 32° V. fra Isomoshiri Jima Ø.-Pynt.

**Honshu NV.-Kyst. Nanao Wan North Bay.** I Nanao North Bay er fundet en  $5\frac{3}{4}$  Fv. Grund Okino,  $10\frac{1}{3}$  Kbl. S. 75° Ø. fra Niisaki Bana og i S. 1° V. fra Nonogi Bana. V. for Grunden er der ud til 3 Kbl. Afstand 8 à 10 Fv., Sand og Klippebund.

**Kuril Islands. Kunashiri Jima. Cape Moimoto. Atoiya Misaki.** Vraget af Damperen „Mars“ er sunket paa Yderenden af Revet, som strækker sig NØ. ud fra Atoiya Misaki. En Tredjedel af Skroget er over Vandet.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Juli 1905. — Dansk Sejlskibsrederi-forenings Aarsgeneralforsamling. — Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Kollisionssagen mellem „Ancona“ og „Georg Stage“. — The Baltic and White Sea Conference. — 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 omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

### AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 <sup>mm</sup> Breddes 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.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....	94	94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 75	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	75
Carl.....	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 86	86	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	65 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....		19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....		79	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
Østasiatiske.....	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	110 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	111
Østersøen.....		88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Nordsøen.....		25	27
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 27	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		92	95
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	144 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	144 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	145
Privatbank.....		120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejersbank.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		96	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	160	160	160 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 11. Juli 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	160.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Juli 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.00
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	80.40
5 % Mexikanske 1899.....	102.75
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	94.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 8,000, „Kbhvn.“ 8,000, „Dannebrog“ 56,000, „Danmark“ 20,000, „Foren. Dpsk.“ 2,000, „Skjold“ 24,000, „Carl“ 20,000, „Urania“ 28,000, „Østas. Komp.“ 42,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Helsingør“ 3,600.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 13.—19. Juli.

Afgangssted Kvæsthustbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Godsindlevering se nedenfor.

Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Til Kjersteminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Limfjorden] 6 Eftm.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Riberhuus] 8 Morg. fra Frihavnen.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Antwerpen [Ad. Andersen] Eftm. fra Larsens Plads.  
Til St. Petersborg [O. B. Suhr] forv. Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Perm] 2 Eftm. fra Kornerringsmagasinet.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Stege [Falster] 8 Morgen.  
Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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 Samse og Odense [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
Til Stege Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Til Stettin [Axelhuus] Eftm. fra Toldboden.  
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 [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
Til Samse og Odense [Ulvsund] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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 Effk.**

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

**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.

**Prøv engang**

Albert B. Cohn's kontrollerede (s: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortoldet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**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 „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager  
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber  
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

**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.

**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

**Th. Lang,**

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

**J. KOEFOED**

Faxe Ladeplade

Skibsbyggeri.

Træskæreri.

**EINAR MØLLER,**

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasses Huse.

Varerne bringes overalt.  
Telf. 25,064.

**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 og ved Beddingerne.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

**Astronomisk Navigation**

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjærnekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.  
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Telefon: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Paa

**Søkort-Arkivet**

er udkommen:

Rettelser til International Signalgog 1901, Juni 1905,  
som udleveres gratis.

**Paa Søkort-Arkivet sælges:**

Dansk Søulykke-Statistik for 1903. Indenrigsministeriet.  
April 1905. Pris: Kr. 0,50.

Danmark. Lodstakster, udstedte 1905. Marineministeriet.  
1. Maj 1905. Pris: Kr. 1,00.



**Taylor's**

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.





# 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.

## 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 Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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.

Copenhavne

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“.

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 Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## 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.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: L. DRECHSEL.

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

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Juli 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylind-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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 Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.



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

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 3501.  
International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaaloverflader.

## 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.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

## Skibssalg.

Den af Staal hos Londonderry S'g Co., Ltd. Londonderry i

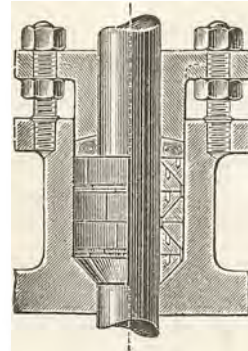
Året 1901 byggede skonnertaklede Dobbeltskrue-Damper „**Ægga**“  
ital sælges under Haanden. Længde 228 Fod, Bredde 36'2, Dybt-  
gaende 14 Fod. Rumindhold 93855 Kubitfod. Dødvægt inkl.  
Bunker-Kul 1363 Tøns. Compoundmaskinerne have 108 nominelle  
H. P. og Cylindere af 18 og 36 Tom. Diameter. Gennemsnitshastig-  
heden er 8½, Knob ved et Kulforbrug af 14 Tøns.

Angaaende nærmere Details bedes man henvende sig til

**Elder, Dempster & Co.,** Hamburg, Neue Gröningerstraße.

## Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af  
Stoppebøsser.  
Over **47,000** i Anvendelse paa  
Dampskibe og Fabrikker.  
Prospekter gratis franco  
Generalrepræsentanter for Skandi-  
navien:

**Max Levig & Co.,**  
Kjøbenhavn K.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale, at  
det af Brødfabriken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## 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.)

## 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,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## 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.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.  
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de  
Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

lovens § 155, dens omtrentlige Beløb, 60,000 Kr., i en Bank i Aarhus og lod derpaa den 22. Februar foretage Arrest i dette Beløb. Senere blev der dog truffet Overenskomst mellem Parterne, hvorved Arresten frafaldtes, og Fragten blev udbetalt til Skibet mod, at der fra dets Side blev stillet Sikkerhed for dens Beløb med Tillæg af Sparekasserenter, idet det derhos vedtoges, at Kaptajn Hormaza som Fører af Damperen og Befuldmægtiget for Rederiet skulde modtage Søgmaal af det nævnte Handelsfirma ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værneting til Afgørelse af Tvistspørgsmaalet, idet dog Sagsanlægget udsattes, til forskellige Oplysninger var tilvejebragte.

I Slutningen af Februar s. A. afgik Skibet i Ballast til Cardiff, hvor Kaptajn Hormaza, Skibets 1ste og 2den Styrmand samt 1ste Mester kom til at afgive nærmere edelig Forklaring om Rejsen og Skibets Tilstand. Under disse Forklaringer hævdede de alle bestemt, at Skibet i alle Maader havde været i behørig Stand inden Afgangen fra New Orleans, derunder ogsaa at der ikke havde manglet Bolte noget Sted. — Under Skibets Ophold i Cardiff i Begyndelsen af Marts blev Skibet derhos, inden de paa Rejsen til Aarhus fremkomne Beskadigelser blev reparerede, nøje undersøgt af tre forskellige Besigtelsesmænd (deraf en ved Lloyds og en ved Bureau Veritas), der hver for sig gennemgik alle de enkelte forefundne Mangler, og de benægtede i de af dem afgivne beedigede Forklaringer bl. a., at Dækket havde begivet sig, uanset at de tidligere nedtagne Dækstøtter ikke var bleven genopsat inden Rejsen, hvad de dog udtalte burde ske, og de bestred derhos, at Skibet var let bygget. Det er ogsaa givet, at Skibet baade før den Tid havde, og at det beholdt 1ste Klasse (100 A. 1).

Da Skaden, som anført, var bleven anset til ialt 64,100 Kr. 48 Øre, og der var medgaaet i Omkostninger m. m. for Sagsøgerne 759 Kr. 9 Øre, fordrøede disse ved Paastævning af Sagen d. 21. Novbr. 1902 sig hele den stillede Sikkerhed af 60,000 Kr. med Sparekasserenter tillagt som Erstatning, idet de derhos, for saa vidt der tilkendtes dem et mindre Beløb i Erstatning, begærede sig tillagt 5 pCt. Rente deraf fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte har paastaet sig fuldstændig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Proceduren har begge Parter paaberaabt sig „Harter act“, om end i forskellig Retning og paa forskellig Maade. Desuden har Sagsøgerne paaberaabt sig den spanske Sølov som Flagets Lov, men bestridt Anvendeligheden af de øvrige Konnossementsklausuler som uforønlige med de nysanførte Forskrifter, medens de Indstævnte omvendt har hævdet Anvendelsen af disse Klausuler og derimod bestridt Anvendeligheden af den spanske Sølov som værende i Strid med „Harter act“.

Som Sagen iøvrigt foreligger, finder Retten imidlertid ikke, at der er Anledning til at komme nærmere ind paa det uklare Forhold mellem de saaledes paaberaabte Konnossementsklausuler og de enkelte af disse. Retten skal derhos bemærke, at det ikke som af Sagsøgerne anbragt, kan komme Skibet til Skade, at der ikke kunde blive aflagt Søforklaring i Aarhus, fordi Besætningen kun kunde Spansk.

Efter hvad der er fremkommet, finder Retten, at der maa gaas ud fra, at „Elorrio“ idet Hele var i behørig og sødygtig Stand ved Afgangen fra New Orleans. Det var ganske vist en Fejl, at de omtalte Dæksstøtter (ialt 15 enkelte) var nedtagne under Rejsen, men det findes dog ikke, navnlig under Hensyn til de i Cardiff af Besigtelsesmændene der afgivne Erklæringer, at kunne anses for godtgjort, at Skibets Styrke og Dækkets Modstandskraft har været svækket paa Rejsen, og at Lugerne til Lastrummene som Følge deraf maa antages at være kommen ud af deres Leje. Det findes heller ikke at være godtgjort, at Garneringen og Presenningerne m. m. ikke var

i behørig Stand ved Skibets Afgang fra New Orleans. Der maa derfor antages i det hele at være vist fornøden Omsorg for Godset m. m. under Rejsen, og der findes heller ikke — selv bortset fra Harter Act — at kunne paalægges Skibet noget Ansvar for de under det haarde Vejr indtraadte Beskadigelser, der hidrørte fra, at der trængte Vand ned gennem de to ødelagte Ventilatorer til Lastrum Nr. 1 og 2, om det end havde været heldigst, at de var bleven nedtaget forinden.

Derimod findes Skibet ikke at kunne fritages for Ansvar for den Skade i Lastrum Nr. 1 og 2, som maa antages at have hidrørt fra, at der var trængt Vand ned gennem det omtalte Naglehul i Agterkant af Lugekarm Nr. 1 og gennem de omtalte Bolthuller i Forkant af Lugekarm Nr. 2, da disse, efter hvad der foreligger, maa antages at have været til Stede allerede ved Afgangen fra New Orleans (Boltene til dem er ikke fundet, og de er ikke med et Ord nævnt af Besætningen). Disse Huller findes ikke at kunne henføres til skjulte Mangler, men da Skaden paa Ladningen i de nævnte to Lastrum udgjorde tilsammen henved 12,900 Kr. og for en væsentlig Del maa siges at være opstaaet gennem de andre omtalte Beskadigelser ved disse Lastrum, skønner Retten kun at kunne tilkende Sagsøgeren en Erstatning af 6,000 Kr. med Renter som fordret.

Sagens Omkostninger vil være at hæve.

## Projekteret Skoleskib.

Tanken om et nyt Skoleskib eller rettere et Skoleskib paa en anden Basis, end hvad vi hidtil har haft her hjemme, er ingenlunde ny og kunde da forøvrigt ogsaa vanskelig være det alene af den Grund, at en Plan af denne Art i sig selv er saa omfattende, at den nødvendigvis maa kræve et stort Forarbejde og en betydelig Tid til sin Udvikling. Naar derfor en saadan Plan — thi den skal, efter hvad meddeles os, allerede have antaget saa faste Former, at Ordet Projekt ikke længer er fuldstændig betegnende — netop i disse Dage er kommet frem for Offentligheden, saa ligger der allerede heri, at der ikke kan eksistere nogen Aarsagsforbindelse mellem denne Plan og den Ulykke, der netop er overgaaet vort hidtil værende eneste Skoleskib.

Det maa vel fra alle Sider erkendes, at „Georg Stage“ gennem en lang Aarrække har udrettet et betydeligt og et godt Arbejde, og det tør vel forventes, at dette Arbejde kun for en begrænset Tid er bleven afbrudt ved det, der skete Natten mellem d. 25. og 26. Juni. Den Plan, som nu ventes realiseret, og som vi nedenfor, saa vidt det paa det nuværende Stadium kan lade sig gøre, skal søge at gøre Rede for, gaar da heller ikke ud paa at skabe nogen Art af Konkurrence til „Georg Stage“, men snarere at danne et Supplement til dette Foretagende.

Det ny Skoleskib har man, nærmest efter tysk Mønster, tænkt sig at skulle være et stort Sejlskib, c. 4,000 Tons, bygget med saa vel Undervisning som Fragtfart for Øje. Det har jo nemlig vist sig, at disse to Formaal meget vel lader sig forene, og at man ved at indføre Fragtfarten opnaar den ubestridelige Fordel, at Undervisningen kan komme til at foregaa under Forhold, der saa vidt muligt nærmer sig til de virkelige, samtidig med at man herigennem reserverer sig en Mulighed for at kunne bringe de uundgaaelige Udgifter indenfor en forholdsvis rimelig Grænse. Skibet\*), der skal rigges som firmastet Bark og forsynes med en mindre Hjælpe-

\*) Nogen Bestemmelse om Bygningssted er endnu ikke taget, men det maa vistnok anses som givet, at Bestillingen vil blive overdraget et dansk Værft.



deles skærpende Omstændigheder kan Forbedringshusarbejde indtil 2 Aar anvendes."

Sagen er henvist til Sø- og Handelsretten, og Overretssagfører Busch er udnævnt til Aktor. — Som privat Defensor for Kapt. Mitchel er engageret Højesteretsadvokat Halkier.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S.S. Nr. <sup>93/1902</sup>, afsagt d. 21. Juni 1905. Handelsfirmaet Korn og Foderstofkompagniet i Aarhus mod Kaptajn Hormaza som Fører af S/S „Elorrio“ og Befuldmægtiget for dets Rederi.

Den 21. Oktober 1901 befragtedes „Elorrio“, der er bygget i 1896 i England af Staal og hjemmehørende i Bilbao, til at gaa til New Orleans og der indtage en Ladning Oljekager eller Kornvarer og afgaa med den til Danmark. Den 17. December ankom „Elorrio“ til New Orleans, hvor det straks erhvervede Attest fra Inspektionsbureauet for „the board of underwriters of New Orleans“, hvorved Skibet godkendtes til at indtage en fuld Ladning som den nævnte. Skibet begyndte saa at laste, hvormed det blev nærdigt d. 9. Januar, og der blev da samme Steds fra udstedt en ny Attest med Tilføjende, at Skibet, som havde indtaget ialt 32,738 Sække Bomuldsfrøkager (8,374,879 lbs.), derved havde efterkommet alle Forskrifterne fra det nævnte Bureau, at det havde et Dybgaende af 19' 6" for og 19' 6" agter med rigeligt Fribord, og det var tilbørligt lastet for at afgaa til Danmark. Yderligere er der senere fra den paagældende Besigtelsesmand og en Kompagnon af ham d. 3. Juni 1902 fremkommet en ny Attest, hvorefter de d. 17. Decbr. 1901 fuldt ud havde undersøgt og fundet i god Stand Lastrummene, Lugerne, Dækkene og Garneringen, idet de nærmere omtalte, hvad der i sidst nævnte Henseende forlangtes i Henhold til de for New Orleans gældende New Yorker Regler, og hvorefter Mændene endvidere fra Tid til anden havde inspiceret selve Lastningen og Lugeskalkningen, samt hvorefter det ovenfor omtalte Certifikat af 9. Januar 1902 tillige indbefattede Attest om Sedygtighed.

I de i det hele trykte Konnossementer, hvoraf et er fremlagt under Sagen, fandtes optaget en Del Klausuler, deriblandt under Nr. 4, at Rederiet ikke skulde være ansvarligt for Tab eller Skade foranlediget ved Grunde uden for dets Kontrol, ved Farer fra Søen etc. eller ved nogen skjult Mangel ved Skroget, Maskineriet eller Tilbehør, selv naar den eksisterede paa en Tid, der ligger forud for Afskibningen, forudsat at Rederiet havde udvist skyldig Agtpaagivenhed for at gøre Skibet sedygtigt — under Nr. 9, at der skulde betales fuld Fragt for beskadiget Gods — under Nr. 13, at Forholdet skulde beherskes af Lovene for Skibets Flag, og at Afskibningen undergaves Forskrifterne i den nordamerikanske „Harter act“ af 13. Februar 1893, idet den, der modtog Konnossementet, underkastedes alle dets Betingelser, og under Nr. 15, at Ladningen skulde afskibes og stuves efter de Fordringer, som stilledes af New Orleans Forening af Assurandører og deres Besigtelsesmænd, samt at Modtageren af Godset skulde akceptere det af paagældende Besigtelsesmand udfærdigede Certifikat som fuldt Bevis for, at Skibet havde været i enhver Henseende sat i tilbørlig Stand for Modtagelse af Ladningen, og at denne havde været tilbørlig garneret og stuvet.

Den 10. Januar 1902 afgik „Elorrio“ fra New Orleans, og d. 14. Februar s. A. ankom det til Bestemmelsesstedet Aarhus, og under Rejsen havde Skibet i det væsentligste godt Vejr indtil d. 22. Januar (det anløb

i denne Mellemtid Newport News for at indtage Kul), men fra denne Dato og indtil d. 8. Februar skal det saa godt som uafbrudt have haft meget haardt Vejr. Under det haarde Vejr skal 40 Tons Bunkerkul paa Dækket være bleven ført over Bord, og Damprørene agter med deres Dække og senere ligeledes Damprørene med Dække ved det forreste Spil og Ankerspillet være bleven revet bort fra Dækket og samtidig Presenningerne paa en mindre Luge agten for Luge Nr. 2 (ned til Lastrum Nr. 2) revet af og delvis itu, hvorhos en Del Kiler ved Skalkningerne arbejdede sig løs. Saa vidt gørligt blev dog alt dette snarest repareret. Den 3. Februar knækkede Søen foruden et Par mindre Ventilatorer to store af samme Art, den ene gennem Bakken foran for Lastrum Nr. 1, og den anden gennem Pladsen ved Broen, henholdsvis førende til forreste Del af Lastrum Nr. 1 og agterste Del af Lastrum Nr. 2, hvorved der brød en Del Vand ned i disse Rum, inden det lykkedes at faa Hullerne stoppet. Endvidere blev en Del Lønningstøtter og forskellige andre Genstande beskadigede.

Efter Ankomsten til Aarhus blev der foretaget Lugebesigtelse efter Begæring af Skibets Mægler, i Følge hvilken Lugerne fandtes forsvarlig skalkede og forsynede med 2 à 3 til Dels ny Presenninger, hvoraf dog nogle var noget skamfilede, og hvorefter Lugerne i det hele var i god Stand, uagtet Dækket bar Vidne om forskellige Havarier som Følge af haard Rejse.

Under Losningen blev der derhos efter Begæring dels af Mægleren og dels af Ladningsmodtageren foretaget en nærmere Besigtelse af hele Skibet, og de af Synsmændene afgivne to Beretninger, der i det væsentlige stemmede overens, gik ud paa, at Ladningen i de fire Lastrum i større og mindre Grad var beskadiget, hvad der maatte tilskrives dels det haarde Vejr, dels ogsaa at Skibet i flere Retninger efter deres Mening ikke havde været i god Orden og Stand før Rejsen. Foruden de omtalte Beskadigelser af Damprør og Beskadigelser af Rorledninger med Tilbehør fremhævedes det, at Garneringen vistnok havde været mangelfuld, særlig i Rummene Nr. 3 og 4, at de omtalte 2 Ventilatorer til Rummene Nr. 1 og 2, der burde have været borttagne under det haarde Vejr, næppe har været i behørig Stand, at der i Luge Nr. 1 fandtes en forrustet Nagleaabning, at der i Lugekarmen Nr. 2 fandtes to forrustede Bolthuller, hvori Boltene manglede, samt endelig først og fremmest, at forskellige af de Jærnstøtter, der gik fra Skibets Bund til Dækket, og som var bestemt til Afstivning, fandtes borttagne (liggende paa Skibets Bund), hvad der økulde være sket paa en tidligere Rejse med Træ. Dette maatte antages at have svækket Skibets Styrke stærkt og at have medført, at Dæk og Lugekarmer gav sig under Skibets Arbejden i Søen, saa at Lugerne formentlig midlertidig var kommet ud af deres Leje (dette havde ogsaa virket paa en Jærnleiter under Luge Nr. 1, der havde løsnet sig og maatte fastsures). De fire Mænd fandt derfor ogsaa, at Skibet ikke havde været i tilstrækkelig god Stand til den omhandlede Rejse.

Efter Skibsbesigtelsen blev der, ligeledes paa begge Parters Begæring, foretaget to Besigtelser af Ladningen, af to dertil af Retten udmeldte Varekyndige, der kom til et nogenlunde overensstemmende Resultat. Ved de to Forretninger ansattes Beskadigelsen (Værdiforringelsen) henholdsvis til ialt 64,100 Kr. 48 Øre og 63,375 Kr. 35 Øre.

Den 17. Februar 1902 havde Skibet begæret Søforklaring optaget ved Sørretten i Aarhus, men den 22. blev dette atter opgivet, fordi Besætningen kun kunde afhøres paa Spansk, i hvilket Sprog der ikke kunde skaffes edsvoren Translatør til Stede.

Da Ladningsmodtageren, Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus, mente, at Beskadigelsen af Ladningen skyldtes Skibet, vægrede de sig ved at betale Fragten og deponerede i Stedet, i Henhold til Sø-



ministeriet. Hvad der nu er sket, vidner om, at Skibsfartens Organisationer i denne Sag har ført en forstandig Politik, der har ført dem Maalet nærmere, end de vilde være komne det ad andre Veje.

Ret naturligt var under Forhørene i „Georg Stage“ Sagen ikke blot denne selv, men ogsaa Retsformand Kochs Ledelse af Forhørene Genstand for en ikke ringe Opmærksomhed.

Ved en jævn Betragtning falder det vanskeligt at forstaa, hvorledes en Jurist, der mangler faglig, nautisk Uddannelse, overhovedet skal kunne paatage sig at lede et Søforhør i en saa specielt nautisk Sag som den, der her forelaa. Lægger man imidlertid denne Betragtning til Grund for Bedømmelsen af de afholdte Forhør, da maa det uden Forbehold erkendes, at den ny Formand i Sø- og Handelsretten sidder inde med væsentlige Betingelser for at kunne løse de Opgaver, der her stilles.

I ganske særlig Grad samlede imidlertid Interessen sig om et eneste Punkt fra Slutningen af det første Forhør, i Anledning af hvilket man med nogen Grund har rejst det Spørgsmaal, om der ikke her er oprettet en ny Praksis ved Sø- og Handelsrettens Søforhør.

Sagen forholder sig i Korthed saaledes:

Efter at Retsformanden havde foreholdt Kaptajn Mitchel, hvorledes det af „Georg Stages“ Vidneudsagn fremgik, at „Ancona“ havde ændret sin Kurs altfor sent, rettede han en Henvendelse til den engelske Kaptajn, der, saa vidt vi erindrer, havde omtrent følgende Ordlyd: Af hvad der hidtil er fremkommet, har jeg faaet den bestemte Opfattelse, at De ved ikke i Tide at lægge Deres Ror Bagbord har begaaet en grov Fejl.

I umiddelbar Tilslutning hertil udtalte Retsformanden overfor „Anconas“ Fører og juridiske Repræsentanter, at naar han formulerede sin Opfattelse saa skarpt, saa var det netop for herigennem at søge at fremtvinge en Redegørelse fra engelsk Side for de Grunde, der havde bevæget Kaptajn Mitchel til først paa et saa sent Tidspunkt at give Bagbords Ror for den modgaaende Sejler.

At Retsformand Koch ikke savnede den reelle Berettigelse til at fremsætte en saadan Udtalelse — selv paa det Tidspunkt, hvor det skete — kan nu efter Forhørenes Afslutning slet ikke drages i Tvivl, men et ganske andet Spørgsmaal er det, dels om denne Fremgangsmaade stemmer med Rettens Traditioner, og dels om Udtalelsen havde den fornødne formelle Berettigelse.

Det første Punkt maa nu vistnok besvares benægtende, idet den afgaaede Formand, os bekendt, ikke fremsatte nogen som helst Opfattelse af Skyldspørgsmaalet under Forhør, men herfra og til at underkende denne Fremgangsmaades formelle Berettigelse forekommer der os imidlertid at være et langt Spring. Man maa jo nemlig vel erindre, at det er Søforhør og ikke Søforklaring alene, det her drejer sig om, og at det følgelig er Rettens Pligt „paa det Offentliges Vegne og med den Myndighed, som tilkommer Retten i offentlige Undersøgelsessager“ at søge Aarsagerne til Ulykken saa vidt muligt oplyste.

Den Myndighed, der tilkommer Retten i offentlige Undersøgelsessager, maa vistnok, selv uden nogen som

helst Fortolkning, siges ikke at være overskredet i det foreliggende Tilfælde, thi det, som er sket, er jo faktisk ikke andet, end at en Forhørsdommer i en Sag, hvor Muligheden for Tiltale for uagtsomt Manddrab ikke ligger længere borte, end at den alt fra første Færd har kunnet øjnes, paa et givet Tidspunkt af Forhøret siger til den, der bliver forhørt: „Hvad der indtil nu er fremkommet, giver mig en bestemt Opfattelse af, at Du her har begaaet en alvorlig Fejl, der har givet Anledning til Ulykken. Det er derfor nødvendigt, at Du gør Rede for de Grunde, der bevægede Dig til at optræde netop som Du gjorde.“

Maaske kan en Fremgangsmaade, som den Retsformand Koch her har anvendt, til Tider være mindre formaalstjenlig, og vor Formodning herom ser vi bekræftet i den Omstændighed, at saa at sige alle Søkyn-dige er enige om at tage Afstand fra den, hvad der ogsaa i og for sig er ret forstaaeligt. Den Forseelse, som en Skibsfører, der kendes skyldig i et Sammenstød, har begaaet, indskrænker sig jo næsten altid til, at han har skønnet fejl, og selv om nu ogsaa et forkert Skøn under en Kollision kan være af den Art, at det nærmer sig til at være en Forbrydelse, saa maa han dog, hvor fortvivlede hans Dispositioner end har været, have handlet i god Tro ved Katastrofen, og netop derfor vil han selv, og maaske navnlig Kollegerne paa hans Vegne, føle det som en Slags Forurettelse, naar der under Forhøret selv med Forbehold fremsættes nogen Opfattelse af Skyldspørgsmaalet fra Rettens Side. Det er derfor maaske ikke helt uden Grund, naar det gøres gældende, at en saadan Fremgangsmaade vil vise sig at være en Hindring for det gensidige Tillidsforhold mellem Retten og Skibsførerstanden, som begge Parter dog i det lange Løb er bedst tjent med.

Men om det end saaledes forekommer os, at der kan være Tvivl om det formaalstjenlige i denne Fremgangsmaade i en saa rent nautisk Søsag som denne, saa maa det rigtignok samtidig erkendes, at der her aldeles ikke har været Tale om nogen „Domsafsigelse“ midt under Forhøret, men kun om en med fornøden Reservation foretagen Foreholdelse af de fremkomne Vidneudsagn for en af de forhørte, og at der heri skulde ligge nogen Overskridelse af Myndighed med eventuelt deraf følgende Konsekvenser, synes os at være utænkeligt.

Politidirektøren har d. 13. ds. beordret Aktion mod „Anconas“ Fører, Kaptajn Mitchel; denne vil blive tiltalt dels for Overtrædelse af Sølovens § 293, dels for Overtrædelse af Straffelovens § 198.

Den først nævnte Paragraf lyder som følger:

„Har Skipperen ved slet Sømandskab, Drukken-skab eller anden Pligtforsømmelse forvoldt Søskade, straffes han, for saa vidt hans Forhold ikke efter sin Beskaffenhed maatte medføre større Straf, med Fængsel eller Bøder.“

Paragraf 198 siger:

„Den, som ved Uagtsomhed bliver Aarsag til en andens Død, straffes, for saa vidt Handlingen ikke efter sin Beskaffenhed medfører større Straf, med Fængsel, dog ikke under 14 Dages simpelt Fængsel, eller med Bøder, ikke under 20 Rdlr. Under sær-

*Kjøbenhavn, d. 20. Juli 1905.*

Vi meddelte her i Bladet d. 2. Marts, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Regeringen havde indgivet et Andragende om, at de Søfarten vedrørende Sager i saa vid Udstrækning som mulig maatte blive henlagte under Indenrigsministeriet, og at Repræsentationen derefter fra Regeringen havde modtaget et imødekomende Svar, idet Gennemførelsen af en Ordning i den af Repræsentationen ønskede Retning stilledes i Udsigt. Af Repræsentationens senere udkomne Aarsberetning fremgaar det dernæst, at den særlig har peget paa de Anliggender, der vedrører Sønneringen og Navigations- og Maskinistundervisningen som det Omraade, hvor Manglerne ved den bestaaende Tilstand i de sidste Aar har været særlig følelige.

Der foreligger nu en kongelig Resolution af 14. ds. for, at Ledelsen af Sager, der angaar Navigationsundervisningsvæsnets, fra d. 1. Oktober d. A. henlægges fra Marineministeriet til Indenrigsministeriet, og Ledelsen af Sager, der angaar Skibes Registrering, fra samme Dato henlægges fra Justitsministeriet til Indenrigsministeriet.

De Ønsker, man fra vor Skibsfarts Side nærer med Hensyn til Ordningen af Søfartssageres Administration, gaar i det væsentlige ud paa at se disse saa vidt muligt samlede under en enkelt af Administrationens Afdelinger, der da naturlig maa blive Indenrigsministeriet, under hvilket de fleste af saadanne Sager allerede er henlagt, og som man fra Skibsfartens Side anser for bedst egnet til at varetage disse Anliggender. Naar dette opnaaedes, vilde der, mulig gennem et særligt Søfartskontor, være sikret disse Sager den ensartede Behandling, der er ønskelig, og man vilde være kommen bort fra de nuværende upraktiske Forhold, under hvilke Søfartens Sager er fordelte mellem næsten alle Ministerierne. Det gode og saare nyttige Samarbejde, der i de senere Aar har udviklet sig mellem Administrationen og Søfartens Organisationer, vilde da lettes og yderligere fæstnes, og uden at konstruere et nyt administrativt Apparat, hvad man vistnok aldrig skal gøre uden tvingende Grund, vilde man have skabt Forhold, som vi tror i alt væsentligt vilde tilfredsstille Skibsfarten. Dennes Ønsker har i hvert Fald, saa vidt vi véd, aldrig gaet videre end hertil; den har ikke støttet de Bestræbelser, der har været og er fremme indenfor andre Erhverv om at se selve Erhvervene repræsenterede i Administrationen. Og dette Standpunkt er efter vor Mening rigtigt. Thi naar Skibsfarten opnaar den attraaede Centralisering indenfor Ministerierne af sine Sager, og naar den Afdeling af Administrationen, som de underlægges, har Sans for og god Vilje til Samarbejde med Skibsfartens Organisationer, saa har man opnaaet den Ordning, som vi ikke tager i Betænkning at betegne som den bedste. Det er udefra — fra Organisationerne — at Sagkundskaben og Initiativet skal komme; det er saa Administrationens Sag at vælge og at vrage, og det vil den, hvad Erfaringen allerede viser, gøre desto sikrere, jo mere der udvikles et Tillidsforhold mellem den og Organisationerne.

Ud fra disse Betragtninger maa vi, som man vil forstaa, udtale den største Anerkendelse overfor det af

Regeringen nu foretagne Skridt, som vi betragter som det første paa den Vej, der vil føre til den fuldstændige Centralisering af Søfartens Sager under Indenrigsministeriet. Enhver, der kender noget til de Vanskeligheder, der er forbundne med Omlægningen af Sagerne indenfor Administrationen — særlig Søfartssagerne, der i Forvejen er fordelt paa saa mange Hænder — vil forstaa, at Regeringen ikke paa én Gang har kunnet tage Skridtet helt ud. Under disse Forhold er det glædeligt, at den har fulgt den af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart givne Anvisning ved at reformere dér, hvor Trangen er størst, idet den har henlagt Navigationsundervisningsvæsnets til Indenrigsministeriet. Derved har den samlet dette med Sønneringsvæsnets, og da disse Anliggender paa mange Maader griber dybt ind i hinanden, er ved denne Foranstaltning ikke alene afhjulpet de store Ulemper, der var en Følge af deres Adskillelse, men ogsaa skabt bedre Betingelser for den Lovgivning og den Administration, der vedrører disse for Skibsfarten saa vigtige Anliggender. Dette har sin særlige Betydning i Øjeblikket, hvor vi forhaabentlig i en nær Fremtid staar overfor Reformen i Lovgivningen paa disse Omraader. Skønt Maskinistundervisningsvæsnets, beklageligt nok, ikke samtidig er blevet overført til Indenrigsministeriet, vil den Reform i Sønnerings- og Navigationsundervisningslovgivningen, der for den sidstes Vedkommende for Tiden forberedes af en Kommission, dog altsaa blive lagt i Indenrigsministerens Haand, blive forberedt af én Administration og søgt gennemført af én Minister i Stedet for af to. Dette vil sikkert lette Gennemførelsen af den Reform, der forestaar, og vi ønsker Indenrigsministeren, der saa væsentlig har medvirket til den nu foretagne Omlægning af Søfartssagerne, Held til at løse den Opgave, som nu ligger foran ham: at tilvejebringe en Ordning af vor Navigationsundervisning og vor Sønneringslovgivning, der tilfredsstiller Nutidens Fordringer. Det vil være Ministeren en Støtte ved Løsningen af denne Opgave, at der indenfor Skibsfarten er fuld Enighed om Hovedtrækkene i den Ordning, man tilstræber, og forhaabentlig vil det lykkes Ministeren at gennemføre en Reform, der er i Harmoni med de Anskuelser, der med en saa stor Styrke er fremsat fra Skibsfartens Side. Hvad vi i denne Sag i Øjeblikket mest vil ønske Ministeren, er at det ikke maa vare for længe, inden han faar Lejlighed til at beskæftige sig med den. Vi kan ikke have nogen Mening om, hvor vidt fremskredent den nedsatte Kommissions Arbejde er. Men i Betragtning af, at dette Arbejde dog kun er én Station paa Vejen, og at Sagen har adskillige andre Stationer at passere, inden den naar Maalet, er det maaske dog paa sin Plads at minde om, at de halvandet Aar, i hvilke Kommissionen nu har arbejdet, er et ikke ganske kort Tidsrum, og at det i hvert Fald om en Del af de Opgaver, der var overdraget Kommissionen, maa siges ikke at være ganske ligegyldigt, om de løses lidt før eller lidt senere.

Den foretagne Reform indenfor Søfartens Administration imødekommer et Ønske, der i en Aarrække har været baaret frem af Søfartens Organisationer, og disse vil vide Regeringen Tak herfor i det Haab, at den vil gaa videre paa den nu betraadte Vej ved at drage efterhaanden flere af Søfartens Sager ind under Indenrigs-

maskine, skal efter de foreløbig udarbejdede Planer forsynes med Bundtank gennem hele sin Længde og endvidere en større Højtank midtskibs, dels for at give forøget Sikkerhed og dels for at gøre det lettere at bringe Skibet til Kjøbenhavn, som det af nærliggende Grunde vil være nødvendigt at anløbe, og hvortil man vel desværre næppe kan paaregne at kunne faa nogen fuldstændig Ladning. Foruden en mindre, fast Besætning skal Fartøjet kunne medføre 100 Elever, og den fornødne Plads til disse samt Undervisningslokale, Baderum etc. tænkes tilvejebragt paa Hoveddækket ved en større Overbygning agterfra forefter, der uden at formindske Skibets Lasteævne vil kunne byde de gunstigste Betingelser for Opholdsrum.

Først og fremmest skal Uddannelsen tage Sigte paa Rekruteringen af Handelsmarinens Befalingsmandsklasse, og under Elevernes Ophold om Bord, der tænkes at omfatte tre eller fire Aar, skal der foruden den rent sømandsmæssige Opdragelse bibringes disse en vis Almendannelse ved Undervisning dels i Sprog, formentlig Dansk, Engelsk og Tysk, dels i et Par af de mest nødvendige naturvidenskabelige Fag og endelig i Maskinlære, ved hvilken Undervisning Skibets Hjælpemaskine og øvrige Dampanlæg vil komme til at spille en væsentlig Rolle. Under hele Uddannelsen skal Eleverne være under stadig Lægetilsyn. Nogen Foregriben af Navigationsskolens Opgaver tilsigtes ikke, om end en Undervisning som den her skitserede naturligt vil lette Navigationsskolens Arbejde med Hensyn til de Elever, den modtager fra Skoleskibet.

At denne Uddannelse, der sættes i Scene ved et saa stort og vidtløftigt Apparat, skulde kunne gives gratis eller blot for en forholdsvis ringe Sum, tør man ikke gøre sig noget Haab om, men paa den anden Side menes det, at det ved Hjælp af Offervillighed fra forskellige Sider vil blive muligt at oprette ikke faa Fripladser for mindre bemidlede.

Skibet skal ejes og drives af et Aktieselskab, der vel ikke er traadt frem for Offentligheden endnu, men bag hvilket det vides, at de allerfleste af de Navne, der vejer til indenfor vor, specielt den københavnske, Skibsfart og Finansverden, allerede nu findes, men i Sammenhæng med Aktieselskabet paatænker man Oprettelsen af en Skoleskibsforening, hvis væsentligste Opgave netop skulde være at lette Adgangen til Deltagelse i Skoleskibets Undervisning fra Klasser, hvor man ikke tør forudsætte, at Ævnen til at bekoste denne Uddannelse er til Stede.

Vi skal ikke paa Sagens nuværende Standpunkt driste os til definitivt at tage Stilling til en saa vidtrækkende og i Grunden storslaaet Plan som den, der her foreligger — det rette Tidspunkt hertil vil formentlig ogsaa først være kommet, naar man gennem Selskabets Henvendelse til Offentligheden faar Lejlighed til at gøre sig bekendt med alle Enkeltheder. Paa Forhaand synes det jo nok noget dristigt at sætte et Sejlskib paa 4,000 Tons i Fart som Skoleskib; et Skib af blot tilnærmelsesvis denne Størrelse findes jo overhovedet ikke i den danske Handelsflaade og ses sjælden eller aldrig i vore Farvande, men naar det af de Erfaringer, man har høstet i Udlandet, fremgaar, at først Skibe af denne Størrelse kan yde nogen Garanti for Muligheden af pekuniært set at holde et saadant Foretagende oppe, saa er det naturligvis ogsaa hermed givet, at det vilde være haabløst at starte Sagen paa en mindre Basis, om end Fristelsen dertil maatte være nok saa stor. Med Skibets Størrelse vil ogsaa Hovedtrækkene for den Fart, hvori det skal sættes, være bestemt, hvad man dog saa meget mindre kan have noget at indvende imod, som det jo almindeligt erkendes, at den egentlige Langfart afgiver de bedste Betingelser for Uddannelse af Søfolk.

Om Berettigelsen af selve Maalet, den rationelle Uddannelse, kan der imidlertid hverken nu eller senere rejses nogen Tvivl; thi det erkendes heldigvis mer og

mer, at dansk Skibsfarts Fremgang beror fuldt saa meget paa Udviklingen af Personellet som af Materiellet, og allerede heri ligger det, at der er Grund til at yde de Mænd — og blandt disse vel navnlig den korresponderende Reder for Dampskibsselskaberne Vulcan og Mercur, Kaptajn C. P. Jensen — der har fattet denne Plan og sat sig til Maal at gøre den til Virkelighed, fuld Anerkendelse for det store Arbejde, der er gjort.

## Om Maanedsbefragtning.

Paa Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling d. 28. f. M. holdt Bestyrer Jantzen et Foredrag om Maanedsbefragtning, af hvilket vi her meddeler følgende Uddrag:

Efter nogle mere almindelige Bemærkninger om Maanedsbefragtning, dens Fordele og Skyggesider, kom Taleren ind paa Kaptajnens vanskelige Stilling, idet han samtidig skal varetage baade Maanedsbefragterens og sin Reders Interesser, skønt de ofte kommer i Konflikt med hinanden. Foreningen havde haft at gøre med flere Sager, hvor Klager over Kaptajnerne støttedes paa Indberetninger fra Superkargoen, og han anbefalede at behandle denne Maanedsbefragterens Repræsentant paa den pynteligst mulige Maade og navnlig ikke spare paa god Mad. Foreningen havde nylig hørt om en Sag, hvor Kargadøren vilde beslaglægge Skibet for 25,000 U. S. Dollars, fordi han efter eget Sigende havde faaet sin Mave spoleret ved den daarlige Kost om Bord! Taleren frygtede for, at man vilde komme til at høre om mange daarlige Kargadørmaver, hvis det lykkedes at føre en saadan Fordring igennem, helt eller delvis.

Maskinkullene er en Kilde til stadige Konflikter. Der er først det evindelige Stridsspørgsmaal, om Befragterne skal levere Kul til Madlavning eller til Opvarmning af Rum om Bord. Taleren mente, at dette Spørgsmaal maatte besvares benægtende, fordi det er Rederens Sag at sørge for alt vedrørende Mandskabet, og hvis det er Meningen, at Maanedsbefragteren ikke desto mindre skal levere Kul til Kabys og Lukafer, bør dette derfor være klart og utvetydigt sagt i Kontrakten.

Ogsaa Kvantitet og Kvalitet af Kulbeholdningen om Bord ved Levering og Tilbagelevering, er Genstand for stadige Stridigheder, og det anbefales derfor i Tide at sikre sig Beviser for begge Dele. Med Hensyn til Kulforsyning for Rejsen, da var det selvfølgelig noget, som Kaptajnen maatte tage Bestemmelse om, for saa vidt en tilstrækkelig Kulforsyning er en Betingelse for Skibets Sødugtighed; Kaptajnerne behøvede visselig ikke at frygte noget Ansvar, naar de havde taget med, hvad de efter bedste Skøn og almindelig Kutyme ansaa for en forsvarlig Kulforsyning for Rejsen, med Hensyntagen til dennes Art, Varighed, Aarstiden o. s. v. Det var lidet tiltalende at se, hvor ofte Maanedsbefragterne forsøgte at gøre Kaptajnerne ansvarlige, naar disse kom med mange dyrtkøbte Kul i Behold til et Sted, hvor de er billige, selv om de havde handlet efter almindelig Sømandsskik og bedste Skøn.

Bestyrer Jantzen gik derpaa over til at omtale Tidens Beregning, som oplystes med Eksempler.

Den almindelige Klausul om, at Kaptajnen skal følge Befragterens Instruktioner, og at Befragteren skal holde Rederen skadesløs for alle Følger deraf, var meget vanskelig at fortolke og kunde give Anledning til mange Tvivlsspørgsmaal og vanskelige Situationer, hvilket oplystes ved Eksempler. Nogen Garanti for, at Maanedsbefragteren vilde opfylde denne Forpligtelse til at holde Rederen skadesløs kan ikke forlanges, saa det hele er ikke meget værd, naar Maanedsbefragteren ikke er fuldt solvent, hvilket, som bekendt, desværre ingenlunde altid er Tilfældet.

Dokningsklausulen formuleres saaledes, at Tidstab ved at gaa til Dokken, ved at vente paa Tørn til Dokken samt Havneudgifter bliver for Befragterens Regning. En Karantæneklausul bør ikke glemmes. Taleren ansaa en Klausul som den, der findes i de østasiatiske Certepartier, for rimelig, idet den gaar ud paa, at Ophold forarsaget ved Sygdom blandt Passagerer bliver for Maanedsbefragterens Regning, hvorimod Karantæneophold, der skyldes Besætningens Sygdom, bliver for Rederens Regning. Er Grunden til Karantænen alene gældende Reglementer og Forordninger (uden Sygdomstilfælde om Bord) bliver Opholdet for Maanedsbefragterens Regning.

Foredragsholderen redegjorde ogsaa udførlig for Rederens Ansvar for Skade paa Last og Manko under Maanedscertepartier og omtalte sluttelig Bjærgeløn, der skal være for Maanedsbefragters og Reders „equal benefit“, hvilket vil sige, at Besætningens Andel først bliver at fratække saa vel som de særlige Udgifter og Tab, som hver enkelt Part har haft i Anledning af Bjærgningen, hvorpaa det resterende bliver at fordele ligelig mellem begge Parter.

Endelig skal vi endnu kun bemærke, at Bestyrer Jantzen udførlig omtalte den bekendte Klausul om, at Rederen skal have „lien on all cargoes and subfreights“. Den har navnlig praktisk Betydning for Subfragtens Vedkommende, men der er det at mærke, at Kaptajnen absolut ikke har Adgang til at nægte at undertegne et Konnossement, i Følge hvilket hele Fragten er betalt forud, saa det maa nærmest anses som en Tilfældighed, om der er nogen Dækning at erholde ad denne Vej.

I Følge Opfordring vil Bestyrer Jantzens Foredrag i sin Helhed blive trykt med det allerførste i et af Foreningens Cirkulærer.

## Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer.

Fra Indenrigsministeriet er under 10. Juni d. A. udgaaet to ny Bekendtgørelser og en Vejledning, alle vedrørende Tilsynet med Dampfartøjer. Den ene af Bekendtgørelserne indeholder Ændringer i Bekendtgørelsen af 5. Oktober 1903 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. Af dens Enkeltheder fremhæver vi følgende: Aabne Fartøjer behøver nu som Nødsignal kun at være forsynede med et Taagesignalapparat. Til at foretage Syn over Uddybningsfartøjer, Dampkraner o. lign., der ikke benytter Damp eller anden Maskinkraft til Fremdrivning, udnævnes der for 4 Aar ad Gangen af Indenrigsministeren i de Havne, hvor han anser det for nødvendigt, to sagkyndige Mænd, af hvilke den ene skal være sø- eller skibsbygningskyndig og den anden maskinkyndig; i Havne, hvor der allerede er udnævnt Synsmænd i Henhold til Loven, kan en af de maskinkyndige Synsmænd fungere i Forbindelse med den søkyndige eller skibsbygningskyndige Synsmænd. — Certifikater fra Board of Trade stilles lige med Lanterne- eller Kompascertifikater fra Deutsche Seewarte eller Kew Prøveanstalt. — Ved „aabne Fartøjer“ skal forstaaes ethvert Fartøj, der ikke ved Dæk over hele Skibets Længde er beskyttet mod Søens Indtrængning.

Den anden Bekendtgørelse giver nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer. Den danner et Supplement til Bekendtgørelsen af 5. Oktober 1903 angaaende Tilsynet med Dampfartøjer, hvis Regler ikke alle var anvendelige paa Motorfartøjer. Den stærke Udvikling af Brugen af disse Fartøjer fremkaldte hurtig Trang til særlige Bestemmelser for Tilsynet med dem, hvilken Trang altsaa er imødekommet ved den nu udkomne Bekendtgørelse. Denne indeholder følgende seks Afsnit: Motor-Passagerskibe, Fiskermotorfartøjer, Andre Motorskibe og Motorfartøjer, Motorer m. m. i alle Motor-

fartøjer, Tilsynet med Motorfartøjer med Undtagelse af Fiskermotorfartøjer, Tilsynet med Fiskermotorfartøjer.

Endelig er udkommet Vejledning for de ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd.

Samtlige de her omtalte Bekendtgørelser er udarbejdede af et af Indenrigsministeriet under Forsæde af Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen nedsat Udvalg, i hvilket Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart var repræsenteret af Skibsreder D. Torm, Inspektør C. M. Olsen og Maskinmester W. Davidsen.

Vi tilraader alle interesserede at gøre sig bekendt med disse Bekendtgørelser, der faas gratis udleverede ved Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, ved hvis Foranstaltning en større Del af dem allerede er uddelte.

## Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere er uden Forandring af Betydning; ab de russiske Østersøpladser er Forholdene ret taalelige, ligesom der fra flere af de pommerske Pladser har været lidt Liv i Markedet i den sidste Tid.

ab Petersborg skal der saaledes i de sidste Dage være sluttet til 17 Mark pr. 2,000 Kilos Oljekager til Danmark, Sydsverrig, og fra de andre russiske Havne er det nærmest det samme som nævnt i tidligere Beretning.

ab Kønigsberg kan stadig optages Skibe til 10 Mark Rugbasis samt til Østkyst England 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, engelsk Kanal 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis; endvidere noteres Benmel til Nyköping og Gøteborg 5 Mark.

ab Danzig er der i Øjeblikket meget lidt at udrette; derimod noteres Oljekager pr. September til Danmark, Sydsverrig, Slesvig, Holsten 5 Mark pr. Ton.

ab Stolpmünde er atter sluttet et Par Skibe derfra til 4 Mark for Havre, og fra Rügenwalde noteres 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark for Rug til Danmark.

ab Stettin skal Markedet være lige uforandret; der noteres Briketter til Stockholm 4 Mark, Memel, Kønigsberg 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark pr. straks, samt Oljekager til Norrtelje 5 Mark, Gefle 4 Mark pr. Avgust/September.

ab Kjøbenhavn skal være sluttet Rug til Randers 13 Øre, Byg til Nexø 12 Øre, Nykjøbing Sjælland 11 Øre, Majs til Odense 12 Øre og Boghvede til Svendborg 12 Øre, ellers er det flovt.

ab Sundhavn noteres til Petersborg 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Riga 4 Mark, Uleåborg 5 à 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Kønigsberg 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Danzig 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 Mark, Kiel/Flensborg, Wismar 3 à 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, alt Lervarer.

ab Drammen noteres Schwarzenhütten Stav 21 Mk., Stettin, Stolpmünde Stenheller 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Connahsquay Høvellast 30/.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsreder Hans Christensen af Marstal har den 14. ds. solgt Skonnerten „Gerda“, beliggende i Marstal Havn, til Skibsbygmester Joh. Petersen af Marstal. Købesum 10,000 Kr. Overtagelsen sker straks.

Med Skruedampskibet „Selandia“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet Dan i Kjøbenhavn, foretoges Lørdag den 15. 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 Bureau Veritas højeste Klasse

„special survey“, er 225' 0" langt i Hoveddækket, 34' 9" bredt og 14' 1 1/2" dybt i Rummet og forsynet med Triple-Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 ind. HK. Kulforbruget viste sig meget gunstigt, og der opnaedes en Hastighed af 10,51 Knob.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motører** er de paalideligste Motører fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** (Sluttet 18. Juli.) Arno, Struberg, ankom til St. Petersburg 11. Juli. — Jolantha, Simonsen, ank. til Windau 16. Juli. — Perm, Christensen, ank. til London 16. Juli. — Christian IX, Holm, afg. fra London 16. Juli. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 13. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Riga 14. Juli. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Anvers 17. Juli. — Beira, Lunge, ank. til Lissabon 17. Juli. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra Windau 14. Juli. — Tiber, Bech, afgik fra Dartmouth 15. Juli. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. fra Kjøbenhavn 15. Juli. — Florida, Ørum, afg. fra Newcastle 14. Juli. — Kasan, Hansen, ankom til Aarhus 13. Juli. — Ribarhus, Larsen, ank. til Bergen 17. Juli. — Algarve, Borries, ank. til Kbhvn. 15. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 15. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil fra Königsberg 17. Juli. — Morsø, Jacobsen, ank. til Trondhjem 14. Juli. — Leopold II, Meyer, ank. til Anvers 14. Juli. — Ellen ank. til Gefle 16. Juli. — Esbjerg, Solberg, ank. til Bremen 17. Juli. — Thyra, Fischer, afg. fra Methil 15. Juli. — Loire, Caignou, ank. til Havre 16. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Riga 17. Juli. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristiania 14. Juli. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Newcastle 15. Juli. — Kiew, Christiansen, ank. til Hull 16. Juli. — Vadsø afg. herfra 16. Juli. — Hengest, Harder, ank. til Libau 14. Juli. — Omsk, Jonsen, ankom til Anvers 15. Juli. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 12. Juli. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 13. Juli. — Valdemar, Johnsen, afg. fra London 13. Juli. — Garonne, Kromann, afgik herfra 17. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Palermo 13. Juli. — United States, Wulf, ankom hertil 16. Juli. — Moskov, Meldahl, ankom til Riga 17. Juli. — Seine, Dampt, afg. fra St. Petersburg 14. Juli. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 16. Juli. — Douro, Mortensen, ankom hertil 14. Juli. — Louisiana, Andersen, ankom til Kristiania 17. Juli. — Kursk, pass. Brunstüttel 18. Juli. — Dagmar, Larsen, pass. Gibraltar 15. Juli. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Anvers 16. Juli.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 18. Juli. — Frode, Meyer, afgik fra Libau 18. Juli. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Kjøbenhavn 18. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Repola 15. Juli. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Libau 3. Juli. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Burntisland 15. Juli. — Knud II, Juul Larsen, ank. til Stettin 15. Juli. — Danmark, C. A. Schmidt, ankom til Rotterdam 18. Juli. — Ragnar, Holst, afgik fra Haukipudas 15. Juli. — Skjold, J. M. Petersen, ank. til St. Petersburg 18. Juli. — Magnus, P. L. Petersen, afgik fra St. Petersburg 13. Juli. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til St. Petersburg 16. Juli. — Svend II, Jensen, ank. til Sunderland 16. Juli. — Harald, Hveysel, ankom til St. Petersburg 18. Juli.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ankom til Blyth 16. Juli. — Vagn, Mahncke, ank. til Rouen 9. Juli. — Ulf, Huus, ank. til Stettin 17. Juli.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afg. fra Rotterdam 15. Juli, ank. til Blyth 17. Juli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til St. Petersburg 1. Juli. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Newcastle 15. Juli, best. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til St. Petersburg 13. Juli. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til St. Petersburg 1. Juli. — Peter Berg, Petersen, ankom til London 15. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Blyth 12. Juli, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 12. Juli.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, afgik fra Pillau 16. Juli, best. til London. — Ansgar, Madsen, afgik fra Archangel 11. Juli, best. til London. — I. N. Madvig, Hahn,

afgik fra Blyth 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Reese, ankom til Blyth 14. Juli. — Helge, Olsen, ankom til Antwerpen 8. Juli. — Rolf, Olsen, ankom til Rotterdam 15. Juli. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Rotterdam 14. Juli.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Blyth 14. Juli. — Kamma, Løffler, afgik fra West Hartlepool 10. Juli. — Helga, Risø, afgik fra Howden Dock 15. Juli. — Martha, Christensen, ankom til Dunston 17. Juli. — Elna, Rathje, afg. fra Swinemünde 17. Juli. — Therese, Izard Pedersen, ank. til Calais 15. Juli. — Simone, Jørgensen, ankom til Rouen 14. Juli. — Jeanne, Lagesen, ankom til Sundsvall 18. Juli.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Antwerpen 17. Juli. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Nykjøbing F. 17. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Nautik, N. Nielsen, pass. Portland 17. Juli, bestemt til Cardiff. — Nordsøen, Gram, ankom til Råfsø 17. Juli. — Nexos, Basse, ankom til St. Petersburg 17. Juli. — Nora, Jørgensen, ankom til Ghent 12. Juli. — Cito, P. Nielsen, ankom til Hernøsand 17. Juli. — Napoli, Christensen, afgik fra Brahestad 13. Juli, best. til Fécamp. — Bodil, Thøgersen, ankom til Riga 12. Juli. — Dagmar, Hansen, ank. til Huelva 16. Juli. — Neptun, Knudsen, ank. til Törefors 17. Juli. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Esbjerg 15. Juli. — Alfa, Iversen, afg. fra Luleå 16. Juli, bestemt til Cherbourg.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Santander 17. Juli, best. til Kratzwick. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Ghent 16. Juli, bestemt til Stolpmünde. — Mary, Larsen, afgik fra Blyth 18. Juli, best. til Fredericia.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Ljusne 13. Juli.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, afgik fra St. Petersburg 16. Juli, bestemt til Rotterdam.

**Nordøen.** Nordland, Norsk, ank. til London 16. Juli. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Hamburg 15. Juli. — England, Andersen afgik fra Grimsby 18. Juli. — Holland, Poulsen, afgik fra Yxpila 14. Juli. — Rusland, Møller, ank. til St. Petersburg 17. Juli.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Santos 18. Juli. — Eklptika, Hemmingsen, ankom til Blyth 13. Juli. — Mars, Clausen, afgik fra Granston 18. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Wyburg 15. Juli.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 14. Juli, ankom til Sunderland 16. Juli. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 11. Juli. — Normannia, Erichsen, afgik fra St. Petersburg 13. Juli, bestemt til Rotterdam. — Livonia, Skov, afgik fra Stettin 15. Juli, bestemt til St. Petersburg.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Dordrecht 15. Juli, ank. til Boness 17. Juli.

**Union.** Frisia, Nielsen, ank. til Riga 12. Juli. — Gallia, Nielsen, afg. fra Helsingør 17. Juli, bestemt til Riga. — Britannia, Jensen, afg. fra St. Petersburg 16. Juli, bestemt til Amsterdam.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Blyth 15. Juli, ank. til Hamburg 17. Juli. — Carbonia, Winckler, afgik fra Kronstadt 16. Juli, ankom til St. Petersburg 16. Juli.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Memel 11. Juli, ankom til Rotterdam 15. Juli. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, bestemt til St. Petersburg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Riga 13. Juli. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Cardiff 16. Juli. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Petersburg 13. Juli, best. til Rotterdam. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Petersburg 16. Juli. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Kbhvn. 17. Juli. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Petersburg 11. Juli, best. til St. Louis du Rhone. — Kronborg, Hveysel, ankom til Petersburg 16. Juli. — Rosenberg, Schultz, ank. til Kbhvn. 16. Juli. — Skanderborg, Jensen, ankom til Rotterdam 18. Juli. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Riga 8. Juli. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 10. Juli, bestemt til Archangel. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Middlesbro 16. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Kbhvn. 13. Juli. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rotterdam 17. Juli. — Marselisborg, Andersen, passerede St. Vincent 8. Juli, bestemt til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kbhvn. 16. Juli. — Skodsborg, Schultz, ankom til Blyth 11. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Petersburg 10. Juli, bestemt til Rouen. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 17. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Blyth 16. Juli.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til Alexandria 16. Juli. — Jægersborg, Larsen, ankom til Kemi 11. Juli. — Køl-lundborg, Lund, ank. til Kronstadt 15. Juli.



**Svendborg.** Svendborg, Møller, afg. fra Petersborg 12. Juli, bestemt til Terneuzen.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Petersborg 12. Juli, ank. til Rotterdam 18. Juli. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 13. Juli, ank. til Kiel 16. Juli. — Hermia, Petersen, afgik fra Libau 13. Juli, bestemt til Leith. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 14. Juli, ank. til Libau 16. Juli. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Korsør 14. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til London 15. Juli. — Helene, Jensen, afgik fra Neufahrwasser 15. Juli, ank. til Petersborg 18. Juli.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til New Orleans 8. Juli. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 12. Juli. — St. Thomas, Prah, afgik fra Hamburg 17. Juli. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 14. Juli.

**Æra.** Erindring, Hansen, ank. til Lovisa 11. Juli. — Enigheden, Svane, ank. til Kjøge 16. Juli.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Korsør 11. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Frederikshavn 15. Juli, best. til Terneuzen. — St. St. Blicher, Albertsen, afgik fra Wasa 13. Juli, best. til Sutton Bridge. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Nykjøbing F. 15. Juli. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Repola 11. Juli. — Hans Tausen, Klaborg, afg. fra Frederikshavn 15. Juli, best. til Wasa. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Wasklot 18. Juli. — Peter Willemoes, Clausen, ank. til Velzen 14. Juli. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Torneå 10. Juli. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Helsingør 9. Juli. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Blyth 17. Juli. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Stettin 18. Juli. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til St. Petersborg 9. Juli. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Rotterdam 18. Juli, bestemt til Grimsby.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Rotterdam 18. Juli, best. til Dunston. — London, Krogh, afgik fra Uleåborg 13. Juli, best. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. til Kbhvn. 17. Juli. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Georgetown (Demerara) 1. Juli.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra St. Petersborg 16. Juli, best. til Rotterdam. — Wien, Brink, ank. til Ny Karleby 14. Juli. — Roma, Bom, ank. til Uleåborg 16. Juli.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afg. fra Kotka 14. Juli, bestemt til Bremen. — Clara, Villadsen, afgik fra Methil 18. Juli, bestemt til Kallundborg. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Trångsund 15. Juli, bestemt til Ghent. — Erik, Steen, ank. til Horsens 14. Juli. — Svend, Christensen, afg. fra Libau 13. Juli, best. til London. — Axel, Damm, ank. til Kiel 16. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Søderhamn 18. Juli. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Hull 17. Juli. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Rochefort 12. Juli. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til Lübeck 16. Juli. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Windau 14. Juli, best. til Antwerpen.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik 16. Juli fra Harparanda, bestemt til Kjøbenhavn.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, ank. til Manchester 17. Juli. — Katholm, Arnesen, ank. til Antwerpen 18. Juli.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Johannes, Larsen, ank. til Antwerpen 9. Juli. — Argus, Holm, ank. til Kjøge 9. Juli. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 10. Juli. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Odense 12. Juli. — Amalie, Nielsen, ank. til Swinemünde 14. Juli.

**Svendborg.** Ring Andersen, Hansen, ank. til Pillau 9. Juli. — Guldberg, Skovgaard, ank. til Dover 9. Juli. — Magnet, Gommesen, ank. til Newhaven 9. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Fowey 10. Juli. — Jens, Eriksen, ank. til Jersey 10. Juli. — Erhardt, Larsen, ank. til Wiborg 10. Juli. — Solon, Basch, ank. til London 11. Juli. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Leith 11. Juli. — Slesvig, Hansen, ank. til Wismar 12. Juli. — Sophie, Jensen, ank. til Stettin 12. Juli. — Najaden, Rasmussen, ank. til Kjøge 12. Juli. — Helge, Carlsen, ank. til Kings Lynn 12. Juli. — Dagny, Rasmussen, ank. til Uleåborg 13. Juli. — Ludvig, Larsen, ank. til Riga 14. Juli. — Heimdal, Rasmussen, ank. til St. Brieux 9. Juli. — Hanna, Nielsen, ank. til Gefle 14. Juli. — Flora, Sørensen, ank. til Vannes Red 14. Juli. — Dana, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 14. Juli. — Kruse, Larsen, ank. til Gøteborg 15. Juli. — Galathea, Petersen, ank. til Newcastle 15. Juli. — Vesta, Poulsen, ank. til Gøteborg 14. Juli. — Rossing, Larsen, ank. til Kjøbenhavns Red 17. Juli. — Zenitha, Jensen, ank. til Archangel 16. Juli. — Dannebrog, Børgesen, ank. til Aalborg 16. Juli. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Nakskov 17. Juli. — Haabet, Andreasen, ank. til Hasle 15. Juli. — Kirstine, Dam,

ank. til Drøbak 16. Juli. — Confidence, Mouritzen, ank. til Rudkjøbing 17. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Københavns Red 17. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 17. Juli. — Boline Marie, Hansen, ank. til Kragerø 17. Juli.

**Æra.** Immanuel, Bager, ank. 12. Juli til Ilfascombe. — Svalen, Rosenbeck, ank. 12. Juli til St. Johns. — Kathinka, Olsen, ank. 12. Juli til Kolding. — Skjold, Nielsen, ank. 7. Juli til Vapnafjord (Island). — Pauline, Jørgensen, afg. 10. Juli fra Kbhvn. til Præstø. — Rødkilde, Christensen, ank. 13. Juli til Kjøbenhavn. — Debora, Rasmussen, ank. 13. Juli til Faaborg. — Klara, Hermansen, ank. 9. Juli til Sandey Island (Labrador). — Laura, Jensen, ank. 11. Juli til Botteau (Labrador). — Karen Sofie, Wilhelm, ank. 12. Juli til Kongsberg. — Nansen, Petersen, afgik 8. Juli fra Marseille, bestemt til Visby (Gotland). — Wemyss Castle, Albertsen, ank. 30. Juni til Borganes (Island). — Vera Mygind, ank. 12. Juli til Gefle. — Norden, Rasmussen, afgik 10. Juli fra Skagens Bugt til Rivadesella. — Annes Minde, Friis, afg. 10. Juli fra Kjøbenhavn til Fakse. — Malfridur, Hansen, er ankommet til Halmstad. — Ellen, Hansen, ank. 10. Juli til Kjøbenhavn. — Gloria, Fabricius, ank. 11. Juli til Stockholm. — Ellen, Lauritzen, ank. 9. Juli til Paimpool. — Fredensborg, Kisby, ank. 10. Juli til Lapvik. — Carl, Lindegaard, ank. 7. Juli til Glasgow fra Cap Braile (New Foundland). — Activ, Nielsen, ank. 6. Juli til Twillinggate (New Foundland). — Christian, Eschen, afgik 7. Juli fra Kjøbenhavn til Nykjøbing Sj. — Noah, Eriksen, ank. 8. Juli til Bagenkop. — Cæsar, Jørgensen, ank. 11. Juli til Aalborg. — Atlantic, Bastholm, afgik 10. Juli fra Kovda (Hvidehavet) til Ramsgate. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 10. Juli til St. Petersborg. — Maren, Albertsen, ank. 14. Juli til Irvine. — Lorenz, Levinsen, ank. 14. Juli til Riga. — Venus, Jensen, ank. 13. Juli til North Sydney. — Kronen, Hermansen, ank. 14. Juli til North Sydney. — Rolf, Christensen, ank. 14. Juli til Sundsvall. — Kirstine, Rasmussen, ank. 15. Juli til Kerteminde. — Industri, Raahauge, ank. 14. Juli til New Foundland. — I. Koefoed, Andersen, afgik 14. Juli fra St. Anne (Guadeloupe) til Nantes. — Ebenezer, Hansen, ank. 18. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Friis, ank. 14. Juli til Gøteborg. — Argo, Christensen, ank. 15. Juli til Frederiksstad. — Neptun, Jensen, ank. 15. Juli til Pillau. — Elise, Petersen, ank. 15. Juli til Kiel. — Elna, Carlsen, ank. 15. Juli til St. Johns. — Thea, Friis, og Karen, Boye, er ank. til Æreskjøbing. — Zephyr, Hansen, ank. 17. Juli til Onega. — Rødkilde, Christensen, afgik 15. Juli fra Kjøbenhavn til Nykjøbing. — Ellen, Hansen, afgik 15. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Amor, Rasmussen, ank. 17. Juli til Blyth. — Herkules, Bager, ank. 17. Juli til Frederikssund. — Immanuel, Schmidt, ank. 16. Juli til Klintebjerg.

## Emil G. v. Høveling,

Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverander til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 18,546. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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 Fyrerne, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

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

**Kattegat. Odense-Fjord.** I den første Halvdel af Avgust 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen af Odense-Fjord.

En rød og hvid sribet Klokketønde med rød og hvid sribet Ballon udlægges i c. 5 Fv. Vand i den Ø-lige Grønse-linje af Enebærødde Fyrs hvide Lysvinkel, c. 4,300 Alen N. for Fyret.

En hvid Stage med 2 Halmviske udsættes i c. 4 Fv. Vand paa V.-Siden af Grunden ud for Skoven, c. 700 Alen Nord for Fyret.

I Løbet inden for Gabet og til Kanalens Munding udsættes en Del Prikker med korte, tykke Stager uden Topbetegnelse, og en Del af den nuværende Afmærkning med Ris-

prikker og Halmprikker flyttes efter de ny Løb. Til yderligere Vejledning for Sejladsen er opført Ledebaaker paa forskellige Steder.

Risprikker og røde Stager staar om Styrbord for Indgaaende, Halmprikker og hvide Stager og Bagbord for Indgaaende.

I øvrigt henvises til Kort Nr. 207, Odense-Fjord, 1905.

**Island V.-Kyst. Brede-Bugt. Ellidaey.** Naar Ellidaey Fyr atter tændes den 1ste Avgust 1905, vil dets Lysvinkel være udvidet mod N., saa at den ogsaa lyser over Kopaflogur. Nærmere Oplysning mangler.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Nedre Norra.** I Nedre Norra Lodsdistrikt er Sømærkerne Tolföresgrundet, Myntans Grund, Södra Mellanpricken, Kajanusgrundet, Lilla Jennasören, Stora Finnarören, Kyrkhällan, Norrgårdsfladen, Norrgårdsudde, Skålhällan, Talmansören, Fantovernas Møllersta, Brännshällan, Diskbunken og Skålhällan inddraget, Örstens Udde og Skålgundet er forandret og Hörnpricken er flyttet.

**Gefle. Engelsbergsviken.** I det V.-lige Farvand til Ankerpladsen i Engelsbergsviken er Forandringen i Afmærkningen nu foretaget.

**Norrundet.** Stagen Ø. for Bjørns Kummel er nu flyttet.

**Axmar.** I det Ø.-lige Farvand, S. om Kusö, til Axmar er Forandringen i Afmærkningen nu foretaget.

**Stocka Hamn.** Ved Indløbet til Stocka Hamn er Forandringen i Afmærkningen nu foretaget.

**Geflebukten. Bönan.** Bönan Fyr viser nu grønt Hurtigblink i Vinklen fra S. 86° Ø. til S. 71½° Ø., hvor det tidligere viste Mærke.

**Stockholms Skærgaard. Furusund og Yxlans Södra.** Furusund Fyr, paa Yxlan, viser rødt Lys fra S. 85° V. gennem V. og N. til N. 41° Ø., grønt Lys fra N. 41° Ø. til N. 53° Ø., hvidt Lys fra N. 53° Ø. til N. 56° Ø., grønt Lys fra Land til S. 50° V., hvidt Lys fra S. 50° V. til S. 53° V., rødt Lys fra S. 53° V. til S. 57° V. Lysøven 7, Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt og 4 Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Viser fra Lodshuset. 59° 39' 33" N. Br. 18° 55' 40" Ø. Lgd.

Yxlans Södra Fyr viser grønt Lys fra Land til S. 75° V., hvidt Lys fra S. 75° V. til S. 77½° V., rødt Lys fra S. 77½° V. gennem V. til N. 84½° V., grønt Lys fra N. 84½° V. gennem N. til N. 29° Ø., hvidt Lys fra N. 29° Ø. til N. 36° Ø., rødt Lys fra N. 36° Ø. til Land. Lysøven: 6, Kml. for hvidt, 3, Kml. for rødt og 3, Kml. for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. 59° 35' 33" N. Br. 18° 47' 51" Ø. Lgd.

**Finland. Botniska Bugt.** Den 3dje Juli 1905 er Fyrskibet „Nahkainen“ SV. for Brahestad atter udlagt paa Stationen.

**Åbo Distrikt. Lypertö Lodsplads.** Ved Lypertö Lodsplads er følgende Sømærker udsat: V. for 17 Fods Grunden Dahlberg i 29 Fod Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 60° 38' N. Br. 21° 10' Ø. Lgd. Ø. for 17 Fods Grunden Törnroth i 29 Fod Vand en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost. 60° 36' N. Br. 21° 8' Ø. Lgd. V. for Revet Adskärinrivi i 29 Fod Vand en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt sort Kost. 60° 36' N. Br. 21° 9' Ø. Lgd. Vageren S. for Porkankari er flyttet og forandret og staar nu i 29 Fod Vand Ø. for Grunden. 60° 38' N. Br. 21° 9' Ø. Lgd. Vageren N. for Emmy er flyttet og forandret og staar nu Vest for Grunden. 60° 38' N. Br. 21° 10' Ø. Lgd.

**Åbo Skærgaard. Kimitokanals Lodsplads.** Ved Niksor Strømmen er følgende Sømærker udsatte: S. for 12 Fods Grunden Niksor Vestra i 24 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 4' N. Br. 22° 52' Ø. Lgd. N. for Revet Tesver Vestra i 24 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 4' N. Br. 22° 52' Ø. Lgd. N. for Revet Tesver Östra i 24 Fod Vand en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 60° 4' N. Br. 22° 53' Ø. Lgd. S. for Revet Niksor Östra i 24 Fod Vand en rød Stage med rød Kost. 60° 4' N. Br. 22° 53' Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Pörtö Lodsplads. Pörtö —Warlak Udde.** Fra Pörtö til Warlaks Udde er et Farvand med 12 Fods Dybde undersøgt og afmærket. 60° 9' N. Br. 25° 29' Ø. Lgd. til 60° 12' N. Br. 25° 38' Ø. Lgd.

**Tyskland. Pillau.** Fra 29de Juli til 22de August 1905 afholdes paa Hverdage Skydeøvelser ved Pillau over Søen fra Kl. 8—12 Form. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og det er da forbudt at løbe ind i eller ud af Havnen. Naar Skydningen bortfalder en Dag, hejses et hvidt Flag paa Fyrtaarnet. Lodsdamperen ligger ude. Anordninger skal ubetinget følges.

**Stralsund.** Fyret paa Ø.-Enden af Færgebroen i Stralsund er nu forandret.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst.** Ved Bohus Kyst er Sømærkerne Blokskärsbådan, Klubben, Skåddan, Tornholmsgrundet, Tona,

Grunden i Vanholmssund, Hunden, Smygebådan, Hermanödyna, Löken og Hvita Märren nu forandret.

**Bohusbukten. Likholmen.** Likholmen Fyr er nu forandret og viser grønt Lys fra N. 34° Ø. til N. 65° Ø.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Den 3dje Juli. 51° 47' N. Br. 2° 30' Ø. Lgd. Drivende Vragstykker.

**Tyskland. Jade. Weserfahrt.** I Weserfahrt er den røde Spirtønde med Kugle flyttet uden for den S.-lige, røde, faste Lysvinkel i Wangeroog Fyr i 22 Fod Vand. 53° 48' 13" N. Br. 8° 6' 49" Ø. Lgd.

**Holland.** Fra 4de August til 14de September 1905 afholdes Sømineøvelser, saaledes:

I Haringvliet, c. 2 Kbl. neden for Hellevoetsluis. Pladsen er afmærket med Spidstønder og Stumpstønder.

I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, S. for Spidstønderne ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen afmærkes med røde Spidstønder ud mod Farvandet og grønne Tønder paa S.-Siden.

I Volkerak, Hellegat, fra 21de Juli til 1ste September ud for Fort de Ruyter. Pladsen afmærkes.

Desuden kan der i disse Farvande udlægges enkelte Miner, der da er afmærket med en Vager og om Natten med Lanterner.

**Zuiderzee.** En Tjalk er sunken i Zuiderzee, paa 52° 33' 30" N. Br. 5° 21' 24" Ø. Lgd. En Vragtønde ligger ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** Fra 4de August til 14de September 1905 afholdes Sømineøvelser i Schulpengat ud for Kijkduin. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med rød og sort tærnede Stumpstønder, paa S.-Siden med rød og sort tærnede Spidstønder, alle med Kors paa Toppen.

**IJumiden.** I IJumiden er Dybden nu 30 Fod, hvilket er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne.

**Zeegat Hoek van Holland.** Dybden i Zeegat Hoek van Holland er nu 27 Fod ved dagligt Lavvande, hvilket er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne.

**Zeegat van Goeree. Noord Pampus.** I Noord Pampus er følgende Tønder flyttet: Spidstønde Nr. 1 til 51° 50' 13" N. Br. 4° 1' 57" Ø. Lgd. i 10 Fod Vand. Spidstønde Nr. 2 til 51° 50' 8" N. Br. 4° 2' 35" Ø. Lgd. i 10 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 1 til 51° 50' 19" N. Br. 4° 1' 57" Ø. Lgd. i 10 Fod Vand. En Stumpstønde Nr. 2 er udlagt paa 51° 50' 17" N. Br. 4° 2' 32" Ø. Lgd. i 11 Fod Vand. Spidstønde Nr. 3 med Ballon i Rak van Scheelhoek er flyttet til 51° 49' 50" N. Br. 4° 3' 31" Ø. Lgd. i 22 Fod Vand, og Stumpstønde Nr. 3 ved Kwade Hoek til 51° 50' 24" N. Br. 4° 1' 35" Ø. Lgd. i 15 Fod Vand. I Noord Pampus er den mindste Dybde nu 10 Fod.

**Zeegat van de Maas. Brielsche Gat.** I Brielsche Gat er Spidstønde Nr. 1 b inddraget, og Spidstønde Nr. 1 a flyttet til 51° 56' 20" N. Br. 4° 0' 54" Ø. Lgd. i 10 Fod Vand.

**Wester Schelde.** Farvandet oven for Bat: Spidstønde Nr. 39 er flyttet til 51° 23' 39" N. Br. 4° 12' 18" Ø. Lgd. i 20 Fod Vand. Spidstønde Nr. 40 er flyttet til 51° 23' 19" N. Br. 4° 12' 23" Ø. Lgd. i 24 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 44 med Diamant er flyttet til 51° 23' 40" N. Br. 4° 12' 39" Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 45 er flyttet til 51° 23' 26" N. Br. 4° 12' 44" Ø. Lgd. Samtidig er V.-Grænsen i Rilland Fyrs Ø.-lige røde Lysvinkel flyttet, saa at den gaar over Stumpstønde Nr. 44 med Diamant, og Ø.-Grænsen i Reigersberger Polder lave Fyrs Ø.-lige røde Lysvinkel er flyttet, saa at den gaar over Spidstønde Nr. 40.

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

**Frankrig. Chenal d'Isigny.** Efter at Afmærkningen er inddraget i Passe des Dames, er Afmærkningen i Passe d'Isigny forandret saaledes: Den hvid og sort vandret stribede Spidstønde med Diamant ved Adskillelsen mellem Passe des Dames og Passe d'Isigny er ombyttet med en rød Spidstønde med Kogle. Fem røde Tønder, hver med Kogle, er udlagt paa Styrbords Side af det ikke inddæmmede Løb i Isigny.

**England S.-Kyst. Tor Bay.** En 18 Fods Grund er fundet i Tor Bay 1½ Kbl. S. 54° Ø. fra Toppen af Thatcher Island og i S. 89° Ø. fra East-Shag Rock. 50° 27' N. Br. 3° 29' V. Lgd.

**England. Wales. Aberystwith.** Ved Aberystwith er Bølghebrøderen atter opført og Havnen aabnet.

**England V.-Kyst. River Duddon. Hodbarrow Point.** Det hvide, faste Fyr paa Hodbarrow Point er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mærke 3 S. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Det lyser fra N. 75° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 43° V. 54° 11' 20" N. Br. 3° 16' 10" V. Lgd.

Om kort Tid oprettes Taagesignal ved Fyret. Paa en Klokke skal da hver 1 Minut gives To-Slag.

**Skotland V.-Kyst. Loch Carron.** En 6 Fods Klippe er fundet i Indløbet til Loch Carron, 1, Kbl. S. 63° V. fra Ei-

lean a Bien og i N. 15° V. fra Du Sgeir. 57° 21' N. Br. 5° 37' V. Lgd.

**Loch Torridon.** Klippen, der er rapporteret 16½ Kbl. S. 54° V. fra Sgeir na Trian i Loch Torridon, er forgæves eftersøgt og udtaget i Kortene. 57° 35' N. Br. 5° 50' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Gironde.** Fyrskibet „Talais“ er midlertidig ombyttet med et Reservetyrskib, som viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Skibet er rødt og sort vandret stribet. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" V. Lgd.

**Pertuis de Maumousson.** I Pertuis de Maumousson er Afmærkningen, da Løbet har forandret sig, forandret saaledes: Den røde Spidstønde paa Barren er flyttet 1 Kbl. N. hen til 45° 48' 28" N. Br. 1° 16' 19" V. Lgd. Gateau Forbaake, en Pæl med sort Trekant, er flyttet lidt NNØ. hen, saa den er overet med Bagbaaken i N. 89° Ø. 45° 48' 28" N. Br. 1° 14' 35" V. Lgd.

**New Brunswick N.-Kyst. Chaleur Bay Belioni Point.** Belioni Point hvide, faste, Fyr, Ø.-Siden af Indløbet til Bathurst Harbour, er forstærket, saa at Lysævnen er 10 Kml.

**New Brunswick. St. John River. Grand Lake.** I Grand Lake er følgende hvide, faste Fyr forstærket, saa at Lysævnen er saaledes: Cox Point Fyr 9 Kml., Robertson Point Fyr 10 Kml., Fanjoy Point Fyr 9 Kml.

**Bay of Fundy. Gannet Rock.** Den 27de Juni 1905 er Gannet Rock Fyr slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, tændt paa en 40 Fod høj Pæl, 40 Alen S. 38° V. fra Fyrtaarnet. Det lyser fra S. 85° Ø. gennem S. og V. til N. 18° V. Fra Fyrtaarnet skal vises et Blinkfyr, der hver 15 S. viser To-Blink.

**Canada. River St. Lawrence. Father Point.** En sort, cylindrisk Lystønde Nr. 27 B, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser, er i 7 Fv. Vand udlagt ud for Father Point. 48° 31' 51" N. Br. 68° 28' 10" V. Lgd. Rimouski Lystønde Nr. 27 B har faaet Nr. 29 B.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound.** Telegraf-Kablet, som laa mellem Gay Head Fyr og Pasque Island V.-Ende, er flyttet 6 Kml. Ø. efter og ligger nu fra Cedar Tree Neck, Marthas Vineyard, til French Watering Place, tæt ved Tarpoulin Cove paa Naushon Island. Det er forbudt at ankre i Nærheden af dette Kabel. Skibsførere anmodes om, dersom de dog kommer uklar af Kablet, ved Signal eller paa anden Maade straks at underrette Telegraf-Selskabet i Tarpoulin Cove, eller i Woods Hole eller Vineyard Haven.

**Connecticut. Long Island Sound. Stamford Harbor. Pine Island Shoal.** En vandret stribet Spirtønde, Pine Island Shoal Tønde, er udlagt ved Forbindelsen mellem Ship Canal og Mill River Channel, Indløbet til Stamford Harbor, 1/8 Kml. S. for Pine Island Fyr.

**New York. Hempstead Harbor.** Den røde Spirtønde Nr. D 2, Motts Point Tønde, er flyttet 1/4 Kbl. NØ. hen og ligger nu i 28 Fod Vand, fra Glencove Breakwater Fyr i N. 68° V. og fra Motts Point Ø.-Kant i N. 24½° V.

**Virginia. Rappahock River. Sturgeon Creek Shoal.** Den 1ste Juli 1905 tændes paa Baaken, som staar i 9 Fod Vand paa Spidsen af Grunden ud for Sturgeon Creek, et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I April 1905 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 22 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11, Fod.

**Chili. Patagonien. Union Sound. Bordes Shoal.** En Grund, Bordes Shoal, med 13 Fod Vand, er fundet i Union Sound, 6¼ Kml. S. 37° Ø. fra Toppen af Brinkley Island. Grunden er 2/3 Kml. lang i NV. og SØ. og 1/3 Kml. bred. En rød Spidstønde med Kegle er udlagt 2 Kbl. NØ. for Grunden. 52° 4' 40" S. Br. 73° 33' 0" V. Lgd.

**Conception Bay. Quiriquina Island.** Omtrent den 1ste November 1905 skal Quiriquina Island Fyr forandres til et Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser Grupper af to hvide og et rødt Blink. Flammens Højde: 191 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyrapparat af 3dje Orden. Hvidt, 20 Fod højt Jærntaarn. 36° 36' S. Br. 73° 3' V. Lgd.

Fyret er derfor slukket, og et midlertidigt hvidt Fyr med Formærkelser hver 45 S., Lys 30 S., Mørke 15 S., tændt. Flammens Højde: 191 Fod. Lysævnen: 6 Kml. Det vises fra en Baake.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sicilien. Messina.** De to grønne, faste Fyr, til højre for Indløbet til Messina Havn lyser fra N. 24° V. gennem N. og Ø. til S. 24° Ø. Fyret paa den V.-lige Del af Port Jan Salvatore, til venstre for Indløbet, er ombyttet med et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 30 S. Synsviddens: 6 Kml. Fyret paa Punta Secca, NØ. for Havnen er ombyttet med et

hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 1 Minut. Synsviddens: 10 Kml.

**Sicilien S.-Kyst. Capo Rosello.** Fyret paa Capo Rosello viser hvidt, fast Fyr med rødt Blus hver 40 S., saaledes: Hvidt, fast Lys 26 S., Mørke 5 S., rødt Blus 4 S., Mørke 5 S.

**Malta. Grand Harbour. Saint Elmo Point.** Paa Stilladset paa Bølgebryderen, som bygges ud for Saint Elmo Point, er atter tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 39 og 33 Fod. Stilladset kan naa 35 Alen uden for Fyrene.

**Italien Ø.-Kyst. Ortona.** Ved Ortona forlænges N.-Molen. To Tønder, som man skal gaa uden om, er udlagt ved Yderenden af Forlængelsen, c. 1/2 Kbl. fra det nuværende Molehoved.

**Porto di Fano S.** Omtrent 2 Kml. N. for Floden Metauro Udløb, S. for Fano, er udlagt en Tønde med rødt Flag ud for Skydepladsen. Naar der skydes, hejses rødt Flag ved Flodens Munding, og det er da forbudt at komme inden for Tønden.

**Østerrig-Ungarn. Quarnero. Arbe.** Paa Pynt Ferkanjo, Arbe SV.-Kyst, er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 2 Kml. 44° 45' N. Br. 14° 45' Ø. Lgd.

Det hvide og grønne, faste Fyr paa S.-Siden af Arbe Bymur er slukket.

**Egypten. Alexandria. New Pass.** I Anledning af Uddybningen af New Pass er der forødet de tidligere anførte 4 midlertidige, hvide, faste Fyr tændt endnu 4 hvide, faste Fyr, der vises fra Pæle. 31° 9' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd.

**Algier. Cap Rosa.** Den 16de Juli 1905 slukkes det midlertidige Fyr paa Cap Rosa, og der tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser To-Blink. Blink OS.<sup>76</sup>, Mørke 2S.<sup>112</sup>, Blink OS.<sup>76</sup>, Mørke 6S.<sup>90</sup>. Flammens Højde er uforandret 384 Fod. Synsviddens: 22 Kml.

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

**Røde Hav. The Brothers.** The Brothers faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyr. Under Forandringen, som begynder i Oktober 1905, slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa NV.-Enden og et andet paa SØ.-Enden af Øen. Flammens Højde: 29 Fod. 26° 19' N. Br. 34° 51' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Golfe de Siam. Canal de Co Chang.** Ved det N.-lige Indløb til Canal de Co Chang, paa Klippen, som ligger mellem Øen Co Chang og Pynt Lem Ling, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Hvid, firkantet Fyrbaake. 12° 10' 0" N. Br. 102° 18' 35" Ø. Lgd.

**Fransk Indo Chine. Annam. Tourane.** En sort Spidstønde med Cylinder er udlagt tæt ved Klippen Canton, N. for Halvøen Tien Sha.

**Golfe du Tonkin. Ile Uai Shao N.** En Klippegrund med 9 Fod Vand ligger NNØ. for Ile Uai Shao N.-Pynt, 3½ Kml. N. 14½° Ø. for den 260 Fod høje Top.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Juli 1905. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Projekteret Skoleskib. — Om Maanedsbefragtning. — Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn 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 <sup>mm</sup> 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. 19. Juli 1905.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—78	77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78
Norden.....	95		94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
Kjøbenhavn.....			75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76
Carl.....			88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89
Dannebrog.....	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Skjold.....	69		68 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69
Urania.....	20		19 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	20
Union.....	80	— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—89	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89
Hejmdal.....			102	104
Østasiatiske.....			110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	111 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....			90	92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsean.....	28		26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Gorm.....			—	—
Torm.....			—	—
Inga.....			73	75
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			28	33
Foren. Bugser-Selsk.....			60	65
Dansk-russisk Dampsk.....	96		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88.....			100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie..	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....			144 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	144 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....			120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....			125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Handelsbank.....	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	132
Grundejerbank.....			116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Burm. & Wain.....			95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
Helsingørs Jærnsk.....	97		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	163 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	163 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129

## Vekselkurser d. 18. Juli 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.75	—

## Notering paa Berlins Børs d. 18. Juli 1905.

Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	86.40
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	80.10
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.25
4 % — — 1890.....	93.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 16,000, „Kbhvn.“ 22,000, „Dannebrog“ 54,000, „Danmark“ 20,000, „Foren. Dpsk.“ 20,000, „Skjold“ 34,000, „Carl“ 22,000, „Urania“ 2,000, „Østas. Komp.“ 22,000, „Dampsk. af 1896“ 50,000, „Union“ 30,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 20.—26. Juli.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

- Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
 Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 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, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 8 Morg. fra Frihavnen.  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til London [Vendsyssel] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

**Lørdag.**

- Til Stege [Falster] 8 Morgen.  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 3 Eftm.  
 Til Königsberg [Christian IX] Eftm. fra Toldboden.  
 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 [Ulvsund] 3 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

**Mandag.**

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Fylla] 9 Aften.  
 Til Stege Kallehave og Præsto [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Boston [L. P. Holmblad] forv. Eftm. fra Pølene ud for Larsens Plads.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til New York [United States] Middag fra Frihavnen.  
 Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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 Bende 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 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></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 Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></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 begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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. Jærnbanspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> 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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forendes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissen nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, 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. 85 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomme-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.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørget af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørget hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørget af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højsevæker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903.  <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## 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.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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

## Søsten til Aarhus Havn.

Efterat Arbejdet ved den ny Havn nu er saa langt fremskredet, at Søsten kan modtages, saa hurtigt som de tilsejles, kan Undertegnede, der har Leverancen i Entreprisen, finde Anvendelse for endnu nogle Stenfartøjer.

Nærmere ved Henvendelse til

Skibsfører Mich. Nielsen  
Strandvejen 16, Aarhus.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**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 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.

**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. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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

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

**Th. Simonsens Eftf.**  
 Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

**Lanterner.**

**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.

**Prøv engang**  
 Albert B. Cohn's kontrollerede (3: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine;** anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortoldet til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

**Randers Rebslaeri, Randers**  
 anbefaler  
 Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos  
 i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**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.



**Taylor's**  
 patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.  
 Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.  
 Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:  
**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**W. B. Dick & Co.**

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

**J. P. LUND, AARHUS,**  
 Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
 Vand- og Damparmatur.

**Medlemmerne af**

**„Foreningen til Søfartens Fremme“**

anmodes om at møde til ekstraordinær Generalforsamling Onsdagen den 26. Juli Kl. 8 i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Forhandlingsgenstand: Forslag fra Bestyrelsen om pen-kuniær Støtte til det paatænkte Skoleskib for Uddannelse af Befalingsmænd til Handelsmarinen.

København, den 17. Juli 1905.

A. B. Münter.

Paa

**Søkort-Arkivet**

er udkommen:

Rettelser til **International Signalbog 1901, Juni 1905,** som udleveres gratis.

**Paa Søkort-Arkivet sælges:**

**Dansk Søulykke-Statistik for 1903.** Indenrigsministeriet. April 1905. Pris: Kr. 0,50.

**Danmark. Lodstakster, udstedte 1905.** Marineministeriet. 1. Maj 1905. Pris: Kr. 1,00.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
**Annan, Scotland.**

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,** specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler** er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
 Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.





Enhver Sømand bør eje  
**Haandbog i praktisk Sømandsskab**

at  
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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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. Telefon 28,224.**

**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“.

**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,  
Fisketransportfartøjer etc.  
udføres fordelagtigt  
ved



Ingeniør **ANDR. VANG,** Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

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

DOVENHOF 77 & 79.

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

**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: Copenure. Telefon-Nr. 42

**Aalborg mek. Værksted**  
**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Juli 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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 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. 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 europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**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., 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 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: Cseifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## Skibssalg.

Den af Staal hos Londonderry S'g Co., Ltd. Londonderry i

Maret 1901 byggede stonvertfædede Dobbeltkrue-Damper „**Egga**“ skal sælges under Haanden. Længde 228 Fod, Bredde 36'2, Dybt-gaaende 14 Fod. Rumindhold 93855 Kubikfod. Dødvægt inkl. Bunker-Kul 1363 Tons. Compoundmaskinerne have 108 nominelle H. P. og Cylindere af 18 og 36 Tom. Diameter. Gennemsnitshastig-heden er 8 1/2 Knob ved et Kulforbrug af 14 Tons.

Angaaende nærmere Detail bedes man henvende sig til

**Elder, Dempster & Co.**, Hamborg, Neue Gröningerstraße.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water 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.: BAKET, KØBENHAVN.

Privattelefon 18510.

## 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.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

**3 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

## 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.

## Berg & Larsen

forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**

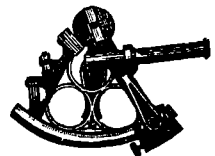
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—7, 8—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 27. Juli 1905.

Som det fremgik af en lille Meddelelse, vi forleden bragte, er det ved et Cirkulære fra Board of Trade bestemt, at Maanedistanceobservationen skal bortfalde ved den engelske *ekstra master's* Eksamen fra Udgangen af Aaret 1906, og at der i Stedet skal indføres en omfattende skriftlig og mundtlig Prøve i Skibsbygningslære. Yderligere vil, efter hvad vi erfarer, de herhen hørende astronomiske Data i en nær Fremtid forsvinde fra den her hjemme mest brugte Aarbog, den engelske *nautical almanac*, og i enkelte af de øvrige udenlandske nautisk-astronomiske Aarbøger skal denne Reduktion allerede være foretaget.

Som bekendt indtager Maanedistanceobservationen endnu stadig en fremskudt Plads ved vor udvidede Styrmandseksamen om end ikke — vi kunde fristes til at sige heldigvis — i vore Navigatørers praktiske Virksomhed, men mon dog ikke de ovenfor nævnte Kendsgerninger skulde være vel egnede til at rokke en Smule ved Troen paa Maanedistancen selv hos de mest fanatiske Tilhængere af denne Observation. Alene deri, at det i slige Retninger yderst konservative England skrider til en saadan Reform, kan jo nemlig kun ligge det ene, at Distanceobservationen har overlevet sig selv. Vi har nu ogsaa for vort Vedkommende vanskeligt ved at forstaa, at det skulde være nødvendigt eller endog blot berettiget for dansk Skibsfart at holde paa denne Observation. Lord Kelvin har i sin „Lecture on navigation“ allerede for mange Aar tilbage udtalt, at Maanedistancer kun sjælden anvendes i moderne Navigation, idet Formaålet med disse, nemlig at bestemme Greenwichklokkeslettet, nu om Stunder kan naas ganske anderledes nøjagtig ved Hjælp af Søure, og Kaptajn Lecky, hvem man næppe kan frakende et aabent Blik navnlig for praktisk Navigation erklærer uforbeholdent i sin „Wrinkles in Practical Navigation“, „at selv om nogle faa af den gamle Skole, der nu forlængst sidder lunt paa Landjorden og skriver Artikler til Søfartsblade og Tidsskrifter, end stadig holder fast ved Maanedistancerne, saa dør disse dog hastigt ud til lige med deres Forsvarere, og den opvoksende Generation betragter oftest Distanceobservationen med alt andet end Sympati, nærmest som en Slags „fancy“ Navigation.“

Saadanne Folk af den gamle Skole, der endnu for fuldt Alvor vil hævde Maanedistancens Betydning i vore Dages praktiske Navigering, findes sagtens ogsaa hos os, men vi tør tro, at Antallet af disse kun er meget ringe. Hvorledes skulde det vel ogsaa være anderledes. Paa Navigationsskolen har den vordende Styrmand jo set, at selv en dygtig Iagttager, der har et godt Instrument til Raadighed, og som selv kan vælge det mest passende Tidspunkt til Anstillelse af Observationer af denne Art, kun kan opnaa Resultater, der i Nøjagtighed staar saa uendelig langt under, hvad der naas ved andre astronomiske Observationer, at han allerede her vil indse, at Maanedistancens praktiske Betydning maa være ret forsvindende, og denne Anskuelse kan han kun yderligere blive bestyrket i, naar han senere vender tilbage til Søen som Navigator. Vi skal ikke her komme nærmere ind paa det Forsvar, der føres for Observationens praktiske Betydning eller nogen indgaaende Imødegaaelse heraf; kun det ene skal vi nævne, at den centrale Betragtning, der almindeligvis lægges til Grund for

Opretholdelse af Maanedistanceobservationen — at denne skal danne Reserven, naar Søuret svigter — faktisk er uden Værdi, saa længe man ikke har sikret sig Besvarelsen af det Spørgsmaal: Hvad vil være billigst henholdsvis for Staten og Skibsfarten, at kræve Maanedistanceobservationen opretholdt ved vore Eksaminer, eller at forsyne samtlige søgaaende danske Skibe udenfor indskrænket Fart med Reserve Søure?

Maa man nu end frakende Maanedistancen praktisk Betydning for moderne Navigation, saa er dog imidlertid hermed Kravet om dens Udselelse af Eksamensfordringerne ingenlunde tilstrækkelig godtgjort, thi Observationen har ogsaa en nærmest pædagogisk Betydning, som man ikke uden videre bør se bort fra. Distanceobservationen tvinger maaske mer end nogen anden Observation Eleven til at søge at tilegne sig fuld Forstaaelse af den sfæriske Astronomis Begreber og Forestillinger, og desuden uddyber den, eller kan i alt Fald let bringes til at uddybe, hans Syn baade paa rent matematiske Forhold og paa Refleksionsinstrumentet.

Hvad man her opnaar, kunde dog uden Tvivl naas ad andre Veje og gennem et noget mindre Apparat, og Spørgsmaalet bliver derfor: Er der Raad til at ofre saa meget Arbejde og Tid paa at opnaa disse Fordele — et Spørgsmaal, der efter vore Anskuelser absolut maa besvares benægtende.

Onsdag d. 19. ds. paabegyndtes for Sjø- og Handelsretten den af det Offentlige rejste Sag mod Føreren af „Ancona“, Kapt. Mitchell, for Overtrædelse af Sølovens § 293 og Straffelovens § 198.

For det Offentlige lod den beskikkede Sagfører, Overretssagfører Busch, møde ved Højesteretsagfører Asmussen; for Kaptajn Mitchell mødte som privat engageret Defensor Højesteretsadvokat Halkier.

Begge Parter overgav Retten de forskellige Dokumenter, Sagen vedrørende, og efter en kort Formalitetsprocedure, udsattes Sagen.

Formalitetsproceduren angik to af Højesteretsadvokat Halkier rejste Indsigelser.

Dels paastod Advokaten Sagen afvist, fordi Sølovens § 293 efter hans Formening kun angaar dansk Skibsbesætning, og dels hævdedes det, at Spørgsmaalet, om hvorvidt Tiltalte har overtraadt Straffelovens § 198, ikke hører under Paadømmelse ved Sjø- og Handelsretten, i hvilken Henseende Defensionen støtter sig til en tidligere Praksis, der altid har henvist Sager, hvor der var Tale om at straffe efter Straffelovens § 198, til Kriminal- og Politiretten.

Den 26. Juli afsagdes af Sjø- og Handelsretten følgende Kendelse i Sagen:

„Da det er utvivlsomt, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Tiltalte vil være at straffe efter Sølovens § 293 hører under Sjø- og Handelsrettens Afgørelse, jfr. Sølovens § 311, er Sagen for saa vidt rettelig anlagt ved nærværende Ret, og vil allerede af den Grund ikke kunne afvises. Til forinden Sagen er endelig procederet og indlagt til Dom at afgive en foreløbig Kendelse om, hvorvidt Tiltaltes Egenskab af Fører af et udenlandsk Skib vil medføre, at han falder udenfor Sølovens § 293 og saaledes vil være at frifinde, savner Retten Hjæmmel.“

Højesteretsadvokat Halkier gjorde ikke Skridt til at faa denne Kendelse appelleret, men nedlagde i Stedet Paastand om, at Rettens Formand under Sagens Paadømmelse skulde vige sit Sæde i Anledning af, at han under Søforhøret havde erklæret overfor Kapt. Mitchell,

at denne havde gjort sig skyldig i en meget stor Fejl.

Sagen optoges herefter til fornyet Kendelse.

Udenrigsministeriet meddeler under 18. ds. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende Beretning fra det kgl. Konsulat i Libau, dateret d. 12. Juli d. A.:

Under de allerede i længere Tid herskende urolige Arbejderforhold, som stadig gav sig til Kende ved Ekscesser og gentagne partielle Strejker, har Arbejderne efterhaanden tiltvunget sig en enorm Stigning i Arbejds-lønnen, navnlig for Havnearbejdernes Vedkommende, samtidig med at Arbejdstiden, der tidligere var 10½ Time (fra Kl. 6 til 6 med 1½ Time til Frokost og Middag) er bleven reduceret til kun 8 Timer (fra Kl. 7 til 5 med 2 Timer til Frokost og Middag). Ud over 8 Timer vil ingen Havnearbejder arbejde, og der maa derfor regnes med denne forkortede Arbejdstid som Norm ved Udførelsen af alle Havnearbejder, idet det kun undtagelsesvis lykkes at bevæge Arbejderne til at gaa ind paa Overarbejde selv imod høj Betaling. Medens Arbejds-lønnen saaledes tidligere varierede imellem Rbl. 1,20 og Rbl. 1,50 pr. Dag for 10½ Times Arbejde og med 20 Kopek pr. Time for eventuel Overtid, er det permanente Minimum nu Rbl. 2,50 for kun 8 Timers Arbejdstid med mindst 30 Kopek pr. Time for eventuel Overtid.

Som Følge af disse stærkt forandrede og i Udførelsen af alle Arbejder saa indgribende Forhold har de herværende Kulimportører protesteret imod de i Børsusancerne for Libau stipulerede 300 Tons pr. Dag som Minimalkvantum for Losning af Kul for Sommermaanederne regnet fra 15. April til 15. Oktober (russ. Stil) og forlangt samme reduceret til 240 Tons pr. Dag. Dette Forlangende motiveres ved foranførte Arbejdsforhold, som, hvis Minimalkvantumet, 300 Tons pr. Dag, blev bibeholdt, efter deres Erklæring turde være ensbetydende med, at de hyppigt vilde blive tvungne til at betale Overliggedagspenge. Børskomiteen indrømmede, at Kulimportørernes Fordring i Betragtning af Forholdene var berettiget og vedtog paa afholdt Generalforsamling at forandre den vedkommende Usanceparagraf i Overensstemmelse med det stillede Forlangende.

Anmærkningerne til Børsusancens § 17 lyder derfor nu i forandret Form saaledes:

„For Losning af Kul skal som Minimalkvantum i Tidsrummet fra 15. April til 15. Oktober (russ. Stil) gælde gennemsnitlig 120 Last (= 240 Tons) og for den øvrige Tid 100 Last (= 200 Tons).“

I Tilslutning til ovenstaaende vil følgende nugældende Rater for Stuvning fra et Stevedorfirma i Libau, der er os meddelt gennem et af vore Dampskibsrederier, kunne paaregne nogen Interesse:

pr. Standard af 165 Kubikfod engelsk...	Rubel 1,85
- Load Espestammer.....	— 0,65
- Load square timber.....	— 0,55
- Favn 6 × 6 × 6 Props.....	— 2,00

Ved Foranstaltning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er offentliggjort et Uddrag af Love og Bestemmelser med Hensyn til Forsigtighedsregler, der skal iagttages ved Ladning og Losning i engelske Havne, Dokker etc. Vi henleder alle interesseredes Opmærksomhed paa dette Uddrag, der udleveres gratis fra Repræsentationens Kontor, St.

Annæ Plads 26. De i Dampskibsrederi-Foreningen indmeldte Skibe vil Uddraget blive tilstillet gennem Foreningen, ligesom det er tilstillet Kreditsstyrelsen i Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Den 15. ds. har Præsidenten for The Baltic and White Sea Conference, Skibsreder Ad. Carl, udsendt et Cirkulære med Fortegnelse over de Fragter til og over Konference Rater, der er bleven indberettet, siden Foreningen udsendte sit Cirkulære af 1. Juli.

Fortegnelsen omfatter c. 70 Afslutninger, og yderligere meddeles det, at et stort Importfirma i England har taget omtrent 30 Dampere for Pitprops til Konference Rater.

Paa Grundlag heraf fremhæves det i Cirkulæret, at det Tidspunkt nu maa siges at være kommet, da Rederne bør forlange højere Fragter end de vedtagne Minimums Rater, idet man formentlig nu uden Vanskelighed vil kunne opnaa saadanne.

Endelig indeholder Cirkulæret en indtrængende Opfordring til Medlemmerne om gennem deres Forbindelser at søge Medlemstallet forøget, da Sammenslutningens Styrke i lige saa høj Grad beror paa Antallet af personlige Medlemmer, som paa Størrelsen af den Tonnage, som Foreningen repræsenterer.

I Følge Overenskomst mellem Rederfirmaet H. M. Gehrckens i Hamburg og Helsingfors Angfartys Aktiebolag skal der oprettes en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Abo og Hamburg. Tjenesten skal besørges af Hamburger Damperen „Haparanda“ og Damperen „Baltic“ af Helsingfors med Afgang hver fjortende Dag i begge Retninger.

(Hamb. Corr.)

Rettelse. I vort sidste Nummer er Side 328 ved en Fejtagelse Maskinmester W. Davidsen i Stedet for Maskinmester A. J. Berg anført som Medlem af det Udvalg, der har udarbejdet de ny Bekendtgørelser vedrørende Tilsynet med Dampfartøjer.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 8/1905, afsagt d. 19. Juli 1905. Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co., Cardiff mod Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen ved dets Indehaver O. C. Johnsen og Dampskibsselskabet „Steam“ ved dets korresponderende Reder O. C. Johnsen.

Ved Skrivelse af 23. Marts 1903 tilbød Firmaet Johnsen & Jespersen Citanterne, Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co., Cardiff, nogle Aktier i et af dem oprettet Dampskibsaktieselskab (Steam) og udtalte heri, at de, i Tilfælde af at Citanterne vilde være Aktionærer, vilde give dem Fortrinsret ved Fragtslutninger og andre Forretninger i deres Distrikt. Under den nærmere Brevveksling erklærede de under 30. Marts, at de for at vise Citanterne, at de var i Stand til at give dem Lejlighed til at gøre Forretninger, var villige til, hvis Citanterne vilde tage nogle faa Aktier, at give dem Ordre til at slutte en Fragt for Selskabets Damper „Broholm“, naar denne i Slutningen af April havde udlosset i Nantes. Citanterne tilskrev derefter under 2. April 1903 Firmaet Johnsen & Jespersen, at de takkede for Orden med



Hensyn til Damperen „Broholm“, og at de var villige til at tage 5 Aktier i Selskabet à 500 Kr., dog at de, som de udtrykkelig udtalte, forudsatte at der ikke vilde blive udstedt Aktier til nogen anden Mægler ved Bristol Kanalen. Under 8. April tilstillede Firmaet Johnsen & Jespersen Citanterne de 5 Aktier og udtalte ved denne Lejlighed: Der er ikke andre ved Bristol Kanalen, der er interesserede i vort Selskab. Citanterne afsendte derefter under 14. April som Betaling for Aktierne 2,500 Kr., idet de paany udtrykkelig slog fast, at de sendte Beløbet, idet, som det hedder i Skrivelsen, „vi bemærke, at ingen anden Mægler ved Bristol Kanalen vil være med“ i Selskabet.

Citanterne kom imidlertid ikke til at slutte nogen Fragt for „Broholm“, idet denne Damper trods Løftet i Skrivelsen af 30. Marts blev dirigeret andet Steds hen, og de har overhovedet ikke faaet nogen Lejlighed til Fragtslutninger eller andre Forretninger for Selskabet.

Citanterne udtalte gentagne Gange overfor Firmaet Johnsen & Jespersen deres Misfornøjelse herover, og da de senere erfarede, at en anden af Selskabets Dampere „Katholm“ havde været i Cardiff, og at den korresponderende Reder O. C. Johnsen, der ogsaa havde været derovre, dels havde givet et Par andre Firmaer i Cardiff Aktier i Selskabet og dels havde ladet et af disse Firmaer afslutte Befragtningskontrakt for „Katholm“, ansaa de sig i den Grad for brøstholdne, at de mente sig berettigede til at fordrø Aktietegningens Tilbagegang.

Citanterne har derfor under Paaberaabelse af, at de Forudsætninger, under hvilke de har indgaaet paa at tegne Aktier i Selskabet, er bristede, under nærværende Sag paastaaet saa vel Dampskibsselskabet Steam som Firmaet Johnsen & Jespersen, der i sin Tid formaede dem til at tegne Aktierne, tilpligtet in solidum til mod Tilbagelevering af Aktierne med Koupons fra 1904 at betale dem disse Aktiers Paalydende 2,500 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 7. Februar d. A. og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har erkendt, at der ikke i den siden Aktietegningen forløbne Tid er givet Citanterne Lejlighed til at afslutte nogen Fragtkontrakt eller gøre nogen anden Forretning for Selskabet, at Selskabets Damper „Katholm“ har været i Cardiff, og at en anden Mægler har afsluttet Fragtkontrakt for denne Damper, samt at der af andre Mæglere i Cardiff er tegnet Aktier i Selskabet. De har forklaret, at disse Aktier først er tegnede efter det Tidspunkt, da de tilskrev Citanterne, at der ikke var andre ved Bristol Kanalen, som var interesserede i Selskabet, men de har ikke villet efterkomme en Opfordring fra Citanterne om at oplyse, hvilke Mæglere ved Bristol Kanalen, der er eller har været Aktionærer i Selskabet eller har haft Forretninger for Selskabet.

De Indstævnte har under den mundtlige Procedure navnlig gjort gældende, at de ikke kan anse de Forudsætninger, som efter Citanternes Fremstilling har været bestemmende for deres Aktietegning, for bindende i den Forstand, at Aktietegningen kan gaa tilbage, naar de brister og har i saa Henseende henvist til den Usikkerhed, der vilde blive Følgen af, at ethvert Brud paa en saadan Forudsætning skulde kunne virke opløsende paa en mulig mange Aar tidligere sket Aktietegning. De har som Grund til, at den korresponderende Reder henvendte sig til en anden om Fragt for „Katholm“, angivet, at de var krænkede over den Tone, Citanterne allerede da havde anslaaet i deres Breve, og de har derhos gjort gældende, at Fortrinsretten med Hensyn til Fragtslutninger kun skulde gælde Damperen „Broholm“, som af Citanterne uvedkommende Grunde havde været anvendt i andre Farter lige siden Citanternes Aktietegning.

Med Hensyn til Antagelsen af andre Mæglere ved Bristol Kanalen som Aktionærer, har de gjort gældende,

at de aldrig har paataget sig nogen Forpligtelse i saa Henseende overfor Citanterne for Fremtiden. De har derfor paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Da imidlertid Aktietegningen fra Citanternes Side efter Udtrykkene i de foran citerede Skrivelser findes at maatte betragtes som sket paa tvende udtrykkelig udtalte Betingelser nemlig dels den Citanterne lovede Fortrinsret med Hensyn til Fragtslutninger — en Fortrinsret, som efter det foreliggende maa anses at gælde alle Selskabets Skibe — dels den af Citanterne som en Forudsætning for Aktietegningen gentagende pointerede Fordring om, at ingen andre Mæglere ved Bristol Kanalen maatte blive interesseret i Selskabet, og da begge disse Betingelser findes misligholdte saa snart efter Aktietegningen, at det efter det foreliggende end ikke kan ses, at de indstævnte Firmaer har gjort noget for at overholde dem, finder Retten at maatte give Citanterne Medhold i deres Paastand.

Sagens Omkostninger sættes til 100 Kr.

## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Avgust Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene viser i Avgust, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. Avgust er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd.

NØ. Passaten naar i Avgust længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passatagtige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejlskibsruuten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Brd. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Brd. SØ. Passaten bøjer uden nogen tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Brd.

Storme er endnu sjældnere end i Juli, kun Sydøst for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5 pCt. Syd for en Linje fra Kap Finisterre over Azorerne til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra de tropiske Orkaner.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i Avgust Maaned. Ogsaa i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen ikke slet saa hyppig; man regner her og ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Brd. findes næsten ikke Taage paa Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatteras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyppigst i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen everskrider i normale Aar i Avgust næppe Kap Races Bredde.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er Belle Isle Strædet nu farbart, men fra Østkysten af New Foundland og langt ud til Søs paa Damperruten mellem Evropa og Kap Race meldes der megen Is, enkelte Isfjælde endog paa 40° V. Lgd. Cabot Strædet er nu isfrit. Paa den store New Foundlands Banke Øst for Kap Races Længde driver der endnu større og mindre Isfjælde, og ogsaa paa de forenede Damperruter for Ud- og Hjemrejser er Faren for Is endnu ikke helt forbi. De store Ismasser Øst for New Foundland lader formode, at Forholdene i Aar vil holde sig saaledes temmelig længe.

Damperruter. De d. 16. April d. A. vedtagne Forandringer i de transatlantiske Dampskibsruiter i Anledning af Faren for Is er atter ophævede i Begyndelsen af Juli. Vestgaaende Dampere lægger fra 4. Juli atter Vejen over 42° N. Brd. paa 47° V. Lgd. og østgaaende Dampere over 41° N. Brd. paa 47° V. Lgd. fra 14. Juli.

Middelhavet. I Avgust er, ligesom i Juli og Juni, Forskellen mellem Vindforholdene i den østlige og vestlige Del ret væsentlig. Den vestlige Del frembyder forholdsvis meget vekslende Vindretninger, snart NV., snart NØ., Ø., indtil SØ. Vinde, og desuden træffer man overalt mellem Gibraltar og Genua og i Farvandene ved Neapel og Sicilien hyppigt Vindstille. I den østlige Del af Middelhavet, hvorved her kun forstaas Egnene Syd for Grækenland og Kreta udvikler der sig derimod i stedse højere Grad en støt NV. Brise, som hist og her udgør indtil 40 pCt. af alle Iagttagelser. Vindstille forekommer Øst for 20° Ø. Lgd. forholdsvis meget sjælden.

Forsætninger mod Ø. (NØ. og SØ.) er nu næsten overalt de overvejende, ogsaa i den østlige Del; mellem Malta og Kreta forekommer dog ogsaa hyppig vestgaaende Strømme.

## Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger har der ikke været sluttet meget i den sidst forløbne Uge, og adskillige Markeder røber nogen Mathed, saaledes navnlig det østlige, der i lange Tider ikke har været saa slet som for Øjeblikket. Hjemgaaende Laster er næsten ikke til at opdrive, og Følgen heraf er, at Kulfragter udefter nu noteres højere. Fra Cardiff er sidst betalt 11/ til Singapore, 10/ Colombo, hvilket betegner en Stigning af 1/ à 1/6 i Løbet af et Par Uger. Fra La Plata, hvorfra der ellers har været fragtet meget livligt de sidste Maaneder, hørte Begæret for en halv Snes Dage siden temmelig pludseligt op, antagelig fordi Rumænien og Sydrusland begyndte at konkurrere paa det evropæiske Kornmarked, men der synes nu atter at komme nogen Efterspørgsel fra La Plata til uforandret faste Fragter. Sortehavet har ikke taget mange prompte Baade, da Forholdene i Rusland endnu ikke er ganske betryggende, og Tilførslerne af Korn er temmelig ubetydelige, hvorimod der pr. Avgust/September har været fragtet forholdsvis livligt til Rater, som har været smaa stigende, og der er fremdeles en Del Ordre pr. September/Oktober, men med de højere Stevedorpriser, som nu maa betales, burde Fragterne egentlig være endnu højere. Dette maa ogsaa siges om Træfragterne fra de russiske Østersøhavne, thi Stevedorpriserne her er paa Grund af de forskellige Strejker nu

saa høje, at Fragterne i de fleste Tilfælde ikke rigtig staar i Forhold til dem fra Sverrig og Finland, ligesom ogsaa Ekspeditionerne af trælastende Dampere gennemgaaende har været meget slette paa de russiske Pladser.

Hvad ellers Østersømarkedet angaar, da har det ligget meget fast, og Konference Fragter har med Lethed været at betinge for langt det overvejende Antal af de Laster, som har været fremme, ja endog over, medens der for Korn sluttedes en Mængde Baade fra St. Petersburg til 1/6 à 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold dertil, hvilket er Rater, vi ikke i flere Aar har set. I Øjeblikket synes Tonen fra St. Petersburg at være lidt svagere, og mere end 1/6 London eller Rotterdam kan nu næppe betinges.

Det østlige Marked er meget mat, og saa lavt som 10/ akcepteredes fra Bombay til udsøgt Havn pr. Juli/Avgust, medens Kurrachee sluttedes til 13/ pr. Avgust/September. Calcutta noterer nominelt 20/ for Jute, og Java har sidst betalt 22/6 for Sukker til U. S. eller Evropa. Redere som i Aarets første Maaneder sluttedes Juli/Avgust Tonnage fra Java til 26/ à 27/6 — og der sluttedes mange Baade den Gang — kan nu være glade. Rispladserne har kun taget ganske enkelte Dampere til meget lave Rater, og der er saaledes betalt 16/3 Rangoon til London eller Liverpool, 18/3 Bremen, 18/6 Hamburg.

Sortehavet har bedret sig en Del siden vore sidste Meddelelser, og fra Havne som Odessa, Nikolajeff etc., sluttedes lidt pr. prompt til omkring 7/6 udsøgt Havn, 8/ Hamburg, medens der pr. 20. Avgust/20. September placeredes et ret betydeligt Antal store Baade til mindst 2/ mere pr. Unit. Fra Odessa til Bergen betaltes 10/6 for en 6,000 Tons Baad pr. September. Der er fremdeles en Del Efterspørgsel fra de sydrussiske Havne. Azoff har ikke sluttet særlig meget; der betaltes pr. primo Avgust 9/9 „any“, 10/3 Hamburg, endvidere 11/ Bergen direkte for en prompt 3,500 Tons Baad. Donauen har ikke meget at byde paa. Et Par Avgust Baade sluttedes til 9/6 London eller Rotterdam, 10/ „any“ 10/6 Hamburg, og 11/3 betaltes til Stettin.

Middelhavet frembyder ikke meget af Interesse. Ertsfragterne er endnu lave, og der betaltes 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Garucha/Tyne Dock, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aguilas/Middlesbro, 6/3 Grækenland/Dunkerque eller Rotterdam, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Carthage/Middlesbro, alt med „free despatch“. For Fosfat sluttedes der til 6/9 Bona/Kings Lynn, 6/3 Rotterdam, medens der noteres 5/9 til Plymouth, 6/3 Birkenhead, 7/6 Sfax/London. For Byg fra Benghazi til U. K. betaltes 9/ pr. Ton, og for Esparto noteres 13/ Aguilas eller Almeria til Granton. Ertsfragterne fra Bilbao er faste paa Basis af 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/ Middlesbro, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Newport, 5/ à 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam, 5/3 à 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen.

Nordamerika er overordentlig stille, men Raterne er hævdede, da der ikke udbydes overdreven megen Tonnage. Fra Kanada noteres der nogle Ordre paa Basis af 35/ à 36/ fra St. John til Englands Vestkyst, andre Lastepladser i Forhold dertil. Korn og Bomuld findes ikke i hele Ladninger, men for Petroleum i Kasser sluttedes nogle faa Baade, og der betaltes bl. a. 19 Cents New York/Shanghai pr. September. Der findes en Del Fosfatlaster, for hvilke der noteres 13/ Tampa/Tyne, 14/6 à 15/ Port Inglis/Stettin, 12/6 Antwerpen, 15/6 Helsingborg, og 25/ betaltes Tampa/Yokohama. Fra Golfen sluttet ikke stort andet end Træ, hvorfor noteres 80/ à 82/6 til U. K. og/eller Kontinentet, 83/9 Genua, 105/ Buenos Ayres. Paa Netto Charter noteres nominelt 10/ à 10/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Avgust/September. For Baade i Maanedsfragt har Begæret været ganske godt, og en Del Baade sluttedes for amerikansk Regning til 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/3 Dødvægt, Levering og Tilbagelevering U. S.

La Plata har kun taget ganske enkelte Baade i den forløbne Uge, men der synes nu at være mere Begær paa Basis af 19/ for „handy“ Tonnage fra St. Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. Avgust. Der

sluttedes nogle Baade for Quebracho Træ, og der betales herfor 21/6 à 22/ fra Gaboto til Kontinentet, medens 3/ noteres fra Colastine.

Østersømarkedet ligger fremdeles meget fast, og som anført gennemføres nu næsten overalt Konference Fragter og derover. Trælastmarkedet fandt en kraftig Støtte i Kornafskibningerne, som navnlig fra Petersborg har været meget betydelige. Der sluttedes mange Baade for denne og næste Maaned Lastning, deraf adskillige paa 4/5,000 Tons, fra St. Petersborg til London eller Rotterdam op til 1/7½ Hvedebasis, andre Pladser i Forhold dertil, men da der nu udbydes megen Tonnage pr. Avgust, er Raten ikke over 1/6. Fra Libau var der nogen Stilstand, men der er nu igen lidt Efterspørgsel paa Basis af 1/ pr. Havreqr. til London eller Rotterdam, som ligeledes noteres fra Riga, der isvrigt ogsaa placerede adskillige Dampere for Hør til Dunkerque til 22 Frcs. Trælaster er ret rigeligt til Stede, og Konference Rater eller lidt over kan gennemgaaende betinges. Fra Königsberg noteres 1/3 à 1/4½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 8/ Sleepers til Sharpness.

Kulfragterne ad Østersøen til er stadig meget elendige, og fra Østkysten betales kun 3/6 à 3/9 til Pladser som Kronstadt, Swinemünde, Pillau etc., 3/9 à 4/ Gefle, Stockholm etc., 3/6 à 3/10½ første Klasses dansk Havn, 4/ à 4/6 danske Smaahavne, 4/ à 4/3 Kiel, Wismar, Flensborg. I andre Retninger sluttedes der til 4/6 Lissabon, 7/ Barcelona, 7/4½ Licata, 5/9 à 5/10½ Genua eller Savona, 6/ à 6/1½ Aleksandria. Fra Cardiff har der sidst været fragtet til 5/3 Petersborg, 4/6 Kronstadt, 4/ Hamburg. 6/ à 6/3 Genua, Frcs. 7¼ à 7½ Marseille, 7/3 Venedig, 6/6 Aleksandria, 5/6 Port Said, 8/6 Aden, 10/ Colombo, 11/ Singapore, 6/6 à 6/9 Las Palmas, 8/ River Plate.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet staar det vedvarende noget flovt baade for Ladninger pr. straks som pr. senere Afskibning. Der noteres saaledes Sundsvall/Stettin 19 à 20 Mark, Hudiksvall/Lübeck 19 Mark, alt prompt, samt pr. ult. Avgust Ørnköldsvik/Wismar 19 à 20 Mark., Umeå/Lübeck 20 à 21 Mark, Wiborg/Rostock 23 à 24 Mark.

ab Memel noteres til Wismar 19 à 20 Mark, Bremen 25 Mark pr. Std.

ab Königsberg staar det uforandret; enkelte Skibe, som kom ubefragede dertil, opnaaede endog 12 Mark; men alle Udfragterne ligger i et enkelt Mæglerfirmas Hænder, saa det vil jo være vanskeligt at drive Fragterne blot en Ubetydelighed i Vejret for alle Skibe.

ab Stolpmünde opnaaede et mindre Skib 4½ Mark for Havre til Kjøbenhavn, men ellers er det nu atter flovt derfra.

ab Stettin er alt ved det samme; c. 45 Pf. for Cement til Sundhavn, og 2½ à 2¾ Mark til Sydsverrig og 3 Mark til Danmark skal der være sluttet til.

ab Rostock er sluttet til kun 2½ Mark for Rug til Sundhavn, og det er kun faa Ladninger, der udbydes derfra.

ab Kjøbenhavn blev bl. a. sluttet til 11½ Øre for Majs til Nykjøbing Sjælland og til Stubbekjøbing 9 Øre; ellers er det meget flovt.

ab Sydsverrig søges stadig Skibe til Hamburg, Danzig, Stettin for Sten samt for Egebark til Uleåborg 10 Kr. pr. Ton, endvidere Kortprops til Østkyst Kulhavn 16/.

ab Nordfrankrig vil der pr. September blive Anvendelse for nogle Sejlere, dog overdreven mange Ladninger vil der vel ikke blive.

ab Nantes skal være sluttet 10½ Frcs. én, 11½ Frcs. to Lossepladser i Danmark/Sverrig for Oljekager.

## Generalforsamlinger.

### Foreningen af Træskibsbyggere i Danmark

afholdt Generalforsamling i Aarhus den 1. Juli, umiddelbart efter at „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ Generalforsamling var sluttet.

Formanden, Skibsbygger A. Jensen, Svendborg, fremlagde Regnskabet for det forløbne Aar, der godkendtes, og aflagde derefter Beretning om Foreningens Virksomhed. Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Skibsbygmester R. Møller, Faaborg, og Skibsbygmester P. Bonnesen, Aalborg. Det vedtoges, at næste Aars Generalforsamling skal afholdes paa Fanø samme Dag, som „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ afholder sin Generalforsamling. Sluttelig forhandlede forskellige Sager for lukkede Døre.

## Fra Sø og Land.

### Udenrigsministeriet meddeler:

En Del Sømandseffekter hidrørende fra det i Helsingør hjemmehørende Dampskib „Dana“s Stranding i Nærheden af Falsterbo Natten mellem den 22. og 23. November f. A. henligger paa Toldboden og vil i Løbet af 6 Uger kunne afhentes af rette Vedkommende ved Henvendelse til Udenrigsministeriet og mod Betaling af paaløbne Udgifter.

Grundstenen til det ny Sømandshjem „Bethel“, Nyhavn 24, der skal være Afløser for det gamle Bethelskib, blev d. 3. ds. nedlagt ved en lille Højtidelighed, som overværedes af en Del Repræsentanter for Skibsfart og Sømandsmission.

3-m. Skonnert „Elisabetha“ af Fanø er efter 78 Dages Rejse ankommet til Liverpool fra Rio Grande. Paa Rejsen er Kok Laurids Lydom (Søn af Strandkontrollør L. i Orne afgaaet ved Døden, formentlig af Beri-Beri.

Suezkanalen blev i det forløbne Halvaar af 1905 passeret af 2,220 Fartøjer med en Afgift af 59,497,340 Frc. mod 2,051 Fartøjer med en Afgift af 56,153,799 Frc. i samme Tidsrum i Fjor. I Juni Maaned i Aar og i Fjor passerede nøjagtigt det samme Antal, nemlig 301, Fartøjer gennem Kanalen.

(„Kysten.“)

Kaptajn C. H. Eschen, Fører af Skonnertbriggen „Caroline“ af Marstal er af den franske Regering bleven tildelt en Redningsmedaille i Anledning af, at han under et Ophold i Benic i Frankrig ved at springe over Bord reddede tre Mennesker fra en kænret Baad.

Spørgsmaalet om Muligheden af at slæbe Oljelægtene over Atlanterhavet vil nu blive afgjort i Praksis, idet The Standard Oil Company i New York fornylig har afsendt en Lægt fra denne Havn under Bugsering af en af Selskabets Tankdampere.

Det bugserende Skib er forsynet med Apparater til traadløse Telegrafering og endvidere med et særligt Apparat, der skal tjene til at holde Spændingen paa Slæberen saa vidt mulig konstant. Man venter, at Forsøget vil blive efterfulgt af en Række lignende Afskibninger.

(„Shipp. Gaz.“)

Paa Sable Island er der bleven oprettet traadløs telegrafisk Forbindelse med Halifax. Da Forbindelsen med Sable

Island hidtil kun har været opretholdt ved Hjælp af Skibe og undertiden har været afbrudt Maaneder ad Gangen, vil Marconi Apparatet her faa en ikke ringe Betydning for Skibsfarten. („Shipp. Gaz.“)

Den 13. Juli aabnede Kong Edward Manchesters ny største Dok. Det er den niende Dok i Manchester, og den yder med Hensyn til Dimensioner dobbelt saa store Bekvemmeligheder som den største af Byens tidligere Dokker.

Den ny Dok er 2,700 Fod lang i Midtlinjen, 250 Fod bred og 28 Fod dyb. Manchester Ship Canal har ganske vist for Øjeblikket kun en Dybde af 26 Fod; men den skal uddybes to Fod, saa at Indløb og Dok om kort Tid vil svare til hinanden.

Kajerne omkring den ny Dok og andet i Forbindelse med den optager et Areal af ikke mindre end 128 acres, medens Gulvfladen af de ny Transitoplægsteder gaar op til c. 22 acres.

### Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juni Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 434 Havarier mod 516 samme Maaned i Fjor, deraf 313 Dampskibe, 121 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 142, Sammenstød 127, Anløbning af Nødhavn 20, Maskinskade 56, Is 4, Ild 25, haardt Vejr 33, forskellige Aarsager 23, sunkne 2, forladt 2. Ialt 79 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 62 samme Maaned i Fjor, deraf 25 Dampskibe, 54 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 43, Sammenstød 8, Is 1, Ild 5, forskellige Aarsager 1, forsvundne 3, sunkne 11, forladt 2, Kondemnation 5.

Chieftain, Barkskib af Åbo, har, paa Rejsen fra Finland til Frankrig med Trælast, været paa Grund paa Hittarp Rev. Skibet blev assisteret flot og ind til Helsingør, hvor det ved Undersøgelse viste sig at være ubeskadiget.

Immanuel, Galease af Svendborg, er, paa Rejsen fra Lübeck til Aalborg med Gibs, sprungen læk mellem Sejersø og Hjølm og sunken i Løbet af faa Minuter. Mandskabet og Kaptajns Familje, ialt 7 Personer, reddede sig i Baad ind til Langøerne paa Samsø. Skibet, der var bygget i 1899 paa Thure, maalte 57 Netto Reg.-Tons.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Normandie“ (Stabelnummer 107) bygget for Regning Fornyaede Ångfartygs A. B. „Götha“ i Gøteborg blev den 22. ds. sat i Vandet fra Helsingørers Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 233' 8½" langt i Hoveddækket, 35' 0" bredt og 15' 11¼" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 700 ind. HK.

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

Fra Skibsbygger N. Hansens Værft i Marstal løb den 19. ds. et nyt Skib, som fik Navnet „Ami“, af Stablen. „Ami“ skal rigges som 3-m. Skonnert og maaler 80,14 Reg.-Tons. Den skal føres af Kaptajn Chr. Christensen, som tillige er Ejer af Skibet.

Et Konsortium i Svendborg har af Grosserer Melchior i Kjøbenhavn købt Briggen „Clara“, der maaler 271 Brutto Reg.-Tons, for en Købesum af 10,000 Kr. Mægler Sofus Hansen paa Thure skal være bestyrende Reder, og Kaptajn C. Nielsen af Svendborg skal føre Briggen.

## 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 25. Juli.) Vendsyssel, Jacobæus, ankom til London herfra 24. Juli. — Kursk, Gommesen, ankom til Hull 19. Juli fra Libau. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 24. Juli fra Kbhvn. — Christian IX, Holm, ankom til Pillau 24. Juli herfra. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Stettin hertil 24. Juli. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 24. Juli herfra. — Axelhus, Skow, ankom til Bergen 24. Juli fra Arendal. — Esbjerg, Solberg, ankom til Dunkerque 24. Juli fra Havre. — Douro, Mortensen, ank. til St. Petersburg fra Reval 24. Juli. — Louisiana, Andersen, ank. hertil fra New York 19. Juli. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga fra Rostock 24. Juli. — Seine, Dampt, ankom til Brahestad fra St. Petersburg 18. Juli. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til St. Petersburg fra Kbhvn. 19. Juli. — Riberhus, Larsen, ank. hertil fra Vestnorge 23. Juli. — Antwerpen, Madsen, ankom til Windau herfra 24. Juli. — Texas, Andersen, ank. til New Orleans fra New York 19. Juli. — Loire, Craignou, ankom hertil fra Dunkerque 24. Juli. — Marie afgik fra Swansea 24. Juli hertil. — Kasan, Hansen, ankom hertil fra Libau 24. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Gibraltar hertil 18. Juli. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 24. Juli fra Libau. — Kiew, Christiansen, afgik fra Leith 22. Juli til Libau. — Kentucky, Staal, afgik herfra 19. Juli til New York. — Algarve, Borries, ankom til St. Petersburg herfra 23. Juli. — Maja ank. hertil fra Hamburg 24. Juli. — Viking, Rasmussen, ankom til Riga herfra 24. Juli. — Vadsø afgik fra Stettin til Manchester 19. Juli. — Arno, Strubberg, ankom til Åbo 23. Juli fra Borgå. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York hertil 19. Juli. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York til Kristiania 19. Juli. — Beira, Lunge, afgik fra Oporto hertil 22. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Dartmouth til Alicante 19. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Burntisland fra Dunkerque 24. Juli. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau herfra 22. Juli. — Rita, Schibbye, ank. til Bergen 23. Juli herfra. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Windau 20. Juli til Hull. — Tiber, Bech, ank. til Barcelona 23. Juli fra Harparanda. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil fra Boston 23. Juli. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Holtenau for Riga. — Anvers 24. Juli. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel for Libau—Anvers 24. Juli. — Georgios I, Sørensen, afg. fra St. Petersburg 22. Juli til Anvers. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 22. Juli fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Libau til Hull 22. Juli. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux fra Finland 23. Juli. — Jaffa ankom hertil fra London 25. Juli. — Ceres, da Cunha, ankom hertil fra Færøerne og Island 17. Juli. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith til Færøerne 22. Juli.

Carl, Skjold, Gorm, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 18. Juli, best. til London. — Frode, Meyer, ankom til Rotterdam 23. Juli. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ank. til St. Petersburg 22. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Calais 24. Juli. — Erik II, A. S. Mancke, ank. til Hull 24. Juli. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Stettin 23. Juli, best. til Ohola. — Knud II, Hansen, ank. til Haukipudas 22. Juli. — Skjold, J. Petersen, ank. til St. Petersburg 19. Juli. — Danmark, C. A. Schmidt, ankom til Tyne Dock 24. Juli. — Ragnar, Holst, ank. til Rouen 24. Juli. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Antwerpen 20. Juli. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra St. Petersburg 25. Juli, best. til Rotterdam. — Svend II, Jensen, ankom til Stettin 23. Juli. — Harald, Hveysel, ankom til St. Petersburg 19. Juli.

Viking, Bjørn, Drescher, afgik fra Blyth 20. Juli, best. til Stockholm. — Vagn, Mahneke, ank. til Sunderland 21. Juli. — Ulf, Huus, ank. til Trangsund 22. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Blyth 17. Juli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra St. Petersburg 17. Juli, bestemt til Rotterdam. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra St. Petersburg 20. Juli, best. til London. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Petersburg 19. Juli, best. til Dunkerque. — Excellence Pleske, Thorsøe, afgik fra Odessa 20. Juli, best. til Bona. — Pawel Andrejef, Tannebek,

afgik fra Singapore 11. Juli, bestemt til Hankow. — Peter Berg, Petersen, ank. til Newcastle 21. Juli. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til St. Petersburg 14. Juli. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 18. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 20. Juli, best. til Kronstadt.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til London 21. Juli. — Ansgar, Madsen, ank. til London 24. Juli. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 18. Juli. — Hamlet, Reese, afg. fra Blyth 18. Juli, best. til Reval. — Rolf, Olsen, ankom til Blyth 21. Juli. — Niels R. Finsen, Matthiessen, ank. til Blyth 23. Juli. — Helge, Olsen, er ank. til Newcastle.

**Heimdal.** Anine, Leth, afgik fra Norrköping 24. Juli. — Kamma, Løffler, ankom til Archangel 21. Juli. — Helga, Risø, ank. til Kalørø 21. Juli. — Martha, Christensen, afg. fra Dunston 21. Juli. — Elna, Rathje, afgik fra Sundsvall 25. Juli. — Therese, Izard Pedersen, ank. til Tyne Dock 23. Juli. — Simone, Jørgensen, ankom til Blyth 24. Juli. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Sundsvall 23. Juli.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, ankom til St. Petersburg 20. Juli. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Cardiff 18. Juli. — Nordsoen, Gram, afgik fra Råfsø 21. Juli, bestemt til Guernsey. — Nexos, Basse, afgik fra St. Petersburg 23. Juli, best. til Cardiff. — Nora, Jørgensen, afgik fra Ghent 21. Juli, ankom til Stolpmünde 25. Juli. — Cito, P. Niel, afgik fra Hernøsand 23. Juli, bestemt til Antwerpen. — Napoli, Christensen, ankom til Fécamp 22. Juli. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Riga 18. Juli, best. til Cherbourg. — Nerma, K. Nielsen, passeret Kaiser Wilh. Kanal 23. Juli, bestemt til Neufahrwasser. — Neptun, Knudsen, afgik fra Tørefors 24. Juli, bestemt til Hernøsand.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Kratzwick 25. Juli. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Stolpmünde 25. Juli, best. til Narva. — Mary, Larsen, afg. fra Fredericia 25. Juli, best. til Lerwick.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Stugsund 19. Juli, best. til Rouen.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afg. fra Hull 24. Juli, bestemt til Gefle. — Slesvig, ank. til St. Servan 21. Juli.

**Nordsoen.** Nordland, Norsk, ank. til Boness 21. Juli. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Kronstadt 25. Juli. — England, Andersen, afgik fra Warkworth 20. Juli. — Holland, Poulsen, afg. fra Yxpila 14. Juli. — Rusland, Møller, afg. fra St. Petersburg 23. Juli.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Blyth 22. Juli. — Mars, Clausen, ankom til Aalborg 22. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Calais 24. Juli.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 20. Juli, ank. til Stettin 24. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 19. Juli, ankom til Delfzyl 24. Juli. — Normannia, Erichsen, ank. til Rotterdam 21. Juli. — Livonia, Skov, ankom til St. Petersburg 19. Juli.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Boness 18. Juli, ank. til Aarhus 21. Juli.

**Union.** — Gallia, Nielsen, ank. til Riga 19. Juli. — Britannia, Jensen, ankom til Amsterdam 23. Juli.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Grangemouth 23. Juli, bestemt til Hamburg.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Blyth 25. Juli, bestemt til Rostock. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, ankom til St. Petersburg 20. Juli.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Ghent 24. Juli. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Cardiff 17. Juli. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Rotterdam 24. Juli, best. til Newcastle. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Petersburg 23. Juli, best. til Rotterdam. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Kbhvn. 18. Juli. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Petersburg 11. Juli, best. til St. Louis du Rhone. — Kronborg, Hveissel, ankom til Petersburg 16. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til Riga 22. Juli. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Rotterdam 22. Juli, bestemt til Archangel. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Riga 19. Juli, ankom til Ghent 25. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Archangel 22. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 22. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 22. Juli, best. til Yxpila. — Klampenborg, Jensen, ank. til Methil 24. Juli. — Marselisborg, Andersen, ank. til Rotterdam 24. Juli. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Windau 22. Juli. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 22. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Rouen 24. Juli, best. til Blyth. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Rotterdam 23. Juli, ankom til Methil 25. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Svendborg 24. Juli.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Alexandria 22. Juli, bestemt til Donau. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Kemi 21. Juli, best. til Rouen. — Kallundborg, Lund, ank. til Kotka 21. Juli.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Terneuzen 20. Juli.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Dunkerque 24. Juli, best. til Grimsby.

**Dampskibsselskabet Torm.** Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Korsør 19. Juli, ank. til Petersburg 23. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Grimsby 20. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 20. Juli, bestemt til Rotterdam. — Sara, Warming, afgik fra Rotterdam 21. Juli, ank. til Grimsby 23. Juli. — Hermia, Petersen, ankom til Burntisland 22. Juli. — Ajax, Brorsen, ankom til Newcastle 22. Juli. — Agnete, Sørensen, ankom til Ghent 23. Juli. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 24. Juli.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra New Orleans 19. Juli. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 12. Juli. — St. Thomas, Prah, afgik fra Antwerpen 21. Juli. — St. Domingo, Koch, ankom til Tampico 24. Juli.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Yxpila 23. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Terneuzen 21. Juli. — St. St. Blicher, Albertsen, ankom til Sutton Bridge 21. Juli. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Nykjøbing F. 22. Juli, best. til Wasa. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Repola 20. Juli, bestemt til Rouen. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Wasa 20. Juli. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Wasklot 25. Juli, best. til Rotterdam. — Peter Willemoës, Clausen, ankom til Velzen 14. Juli. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Torneå 21. Juli, best. til Manchester. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Helsingør 9. Juli. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Swinemünde 25. Juli, best. til St. Petersburg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til St. Petersburg 24. Juli. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra St. Petersburg 20. Juli, best. til Ghent. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Grimsby 24. Juli, bestemt til Nykjøbing F.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Dunston 20. Juli. — London, Krogh, afgik fra Rotterdam 25. Juli, best. til Burntisland. — Paris, Tholander, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, bestemt til Spjutsund. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 11. Juli, bestemt til Liverpool.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, ank. til Rotterdam 24. Juli. — Wien, Brink, ankom til Wasa 20. Juli. — Roma, Bom, afgik fra Uleåborg 23. Juli, best. til Rotterdam.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Bremen 24. Juli. — Clara, Villadsen, ank. til Kallundborg 21. Juli. — Kai, Kurtzhals, ankom til Ghent 23. Juli. — Erik, Steen, afgik fra Kjøbenhavn 25. Juli, bestemt til St. Petersburg. — Svend, Christensen, afgik fra London 25. Juli, bestemt til Kbhvn. — Axel, Damm, ankom til Nyhamn 24. Juli. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kramfors 22. Juli, best. til Cherbourg. — Skjalm Hvide, Bjarnson, ank. til Nakskov 24. Juli. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Rochefort 12. Juli. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til Åbo 24. Juli. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Antwerpen 20. Juli.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik 25. Juli fra Kjøbenhavn til St. Petersburg.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Winther, ank. til Liverpool 23. Juli.

## Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Casma, Svendsen, ankom til Havre 3. Juli fra Cuba. — Mærdor, Mørck, ankom til Sundsvall 10. Juli fra Lübeck. — Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Port Louis 13. Juli til Kvandang (Celebes). — Lenita, Clausen, ankom til Queenstown 14. Juli og afgik 20. Juli til Hull. — Kronprinsesse Louise afgik fra Isle Blanca 10. Juni til Ghent. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Lebos de Afuera 24. Juni til Antwerpen. — Serapis, Mathiasen, ank. til Newcastle N. S. W. 14. Juli fra Algoa Bay.

**Fanø Sønderho.** Killena, Hansen, afgik 24. Juli fra Dunkerque til Shields.

**Renne.** Herman Olsen, Hermansen, ank. til Holtenau 17. Juli. — Amalie, Nielsen, ankom til Colberg 18. Juli. — Coureer, Jakobsen, ank. til Rendsburg 18. Juli. — Ansgar, Møller, ankom til Trelleborg 18. Juli. — Gudmund, Borbye, ankom til Aarhus 18. Juli. — Hermod, Grønwald, ankom til Rendsburg 19. Juli. — Amaranth, Kyhn, ank. til Bergstad 20. Juli. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 20. Juli. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 22. Juli. — Argus, Holm, ankom til Swinemünde 22. Juli. — Freja ankom til Nyköping, Sverrig, 23. Juli. — Sigurd ankom til Kalmar 24. Juli.



**Svendborg.** Urania, Nielsen, ankom til Fowey 17. Juli. — Meta, Møller, ankom til Loureat 17. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Karlskrona 18. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til Gustavsberg 18. Juli. — Alma, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 16. Juli. — Marie, Petersen, ankom til Gøteborg 18. Juli. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Kronstadt 19. Juli. — Erik, Christensen, ankom til Helsingers Red 17. Juli. — Iris, Hansen, ank. til Southhampton 18. Juli. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Vejle 19. Juli. — Hertha, Hansen, ank. til Dysart 17. Juli. — Martin, Hvenegaard, ank. til Southhampton 19. Juli. — Ariel, Nielsen, ankom til London 19. Juli. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til St. Ybes 20. Juli. — Emanuel, Bentzen, ankom til Luleå 20. Juli. — Freir, Rasmussen, ankom til Kronstadt 20. Juli. — Capella, Hansen, ank. til Helsingørs Red 20. Juli. — Roma, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 21. Juli. — Casper, Hansen, ankom til Umeå 20. Juli. — Lotz, Hansen, ankom til Swinemünde 20. Juli. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 18. Juli. — Doris, Købke, ankom til Komig 20. Juli. — Fanny, Hansen, ank. til Neder Kalix 21. Juli. — Maren Kristine, Jensen, ank. til Riga 20. Juli. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Middleborough 23. Juli. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Brittannia, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 23. Juli. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Drøbak 24. Juli. — Agnes, Andersen, ankom til Dunkerque 22. Juli. — Peter, Jørgensen, ankom til Kønigsberg 23. Juli. — Mine, Rasmussen, ankom til Holtenau 22. Juli. — Danmark, Hausfeldt, ankom til Charlestown 23. Juli. — Jens Nielsen ankom til Kings Lynn 24. Juli. — Delos, Andersen, ankom til Visby 24. Juli.

**Ærø.** Jørgen Olsen, Christensen, ankom 18. Juli til Helsingør. — Theodor, Andersen, ankom 17. Juli til Kjøbenhavn. — Freya, Petersen, ankom 17. Juli til Lübeck. — Johanne, Østermann, ankom 18. Juli til Blyth. — Bonavista, Christensen, ankom 15. Juli til Bay of Island (New Foundland) — Lauritz, Folmer, ank. 18. Juli til Nakskov. — Anne Cecilie, Drejoe, ankom 17. Juli til Kjøbenhavn fra Hernøsand. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 18. Juli til Nakskov. — Ærø, Petersen, ankom 17. Juli til Setubal. — Freya, Nielsen, ankom 17. Juli til Grimsby. — Arietis, Andersen, ankom 17. Juli til Bonne-Españe (Labrador). — Ruth, Eriksen, afgik 18. Juli fra Svendborg til Piteå. — Gertrud, Jørgensen, ankom 19. Juli til Heiligenhafen. — Ærø, Christensen, ankom 17. Juli til Setubal. — Anne, Rosenbeck, ankom 30. Juni til Dyrefjord. — Union, Mortensen, ankom 19. Juli til Gefle. — Freden, Andersen, ankom 19. Juli til Pont l'Abbe. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom 20. Juli til Kotka. — Svane, Møllmann, ankom 20. Juli til Rødvig. — Skandia, Hay, ankom 19. Juli til Sundsvall. — Ebenezer, Hansen, afg. 19. Juli fra Kjøbenhavn til Odense. — Salus, Bager, ank. 20. Juli til Stege. — Enigheden, Friis, ankom 18. Juli til Pillau. — Mathilde, Hansen, ankom 20. Juli til Burntisland. — Argus, Jensen, ankom 19. Juli til Sundsvall. — Hekla, Jørgensen, afg. 14. Juli fra Nordmaling til Faraham. — Agnes, Christensen, ankom 19. Juli til Boness. — Johanne, Stegmann, ankom 20. Juli til Rendsburg. — Henry, Bager, ankom 19. Juli til Leith. — Kirstine, Rasmussen, ankom 21. Juli til Svendborg. — Skirner, Rasmussen, ankom 22. Juli til Glasgow. — Peter, Olsen, ank. 22. Juli til Aberdeen. — Elise, Petersen, ankom 24. Juli til Wismar. — Concordia, Madsen, ankom 24. Juli til Libau. — Marie, Christensen, ankom 22. Juli til Kjøbenhavn. — Else, Mortensen, ank. 22. Juli til Kjøbenhavn. — Hertha, Krull, ankom 22. Juli til Mostyn. — Frem, Haagensen, ank. 24. Juli til Wexford. — Ino, Weber, ankom 24. Juli til Kings Lynn.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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.** Fyrskibet „Hals“ er nu flyttet.

**Samsø Ø. Middelflak.** En Galease er sunket i 4½ Fv. Vand paa Middelflak. Topperne er 12 à 15 Fod over Vandet. En Vragvager er udlagt tæt Ø. for Vraget.

**Sundet. Hollænderdyb.** Vraget af det i Hollænderdyb S. lige Opgang sunkne Skoleskib „Georg Stage“ er borttaget. Vragfyrskibet og Lystønden, som afmærkede Vraget, er inddraget.

**Lille-Bælt. Flessingen SØ.** Ved Opmaalingen i Aar er der fundet 7 Fod paa den lille 9 Fods Pulle, som ligger paa SØ-Enden af Ryggen, der skyder SØ. ud fra Flessingen over mod Fæno.

**Østersøen. Laaland S.-Kyst.** Skal man fra Kroghage Dyb til Nysted, tages Mærket „Gjedsers Fyrtaarn til S.-Kant af Frisenfeldt Ladebygning“, hvilket i over 13 Fod Vand fører lige op mellem Flinthorne Rev og Pollen. Man tager her Mærket „Nysted Kirke over Stubben“, som er et kendeligt Buskads ved Stranden, hvilket Mærke leder til Halmprikken paa Mads-Pulle, som passeres tæt om Bagbord. Man tager derefter Mærket „Skjelby Kirke til S.-Kant af Store-Skaane-Holm“ og dernæst „Aalholm Baake til N.-Kant af Skansen paa Skansehage“, hvilke Mærker fører S. og V. om Knollen til Løbet N. for Rødstensrevle, hvorefter Afmærkningen følger. I disse Mærker er der ikke under 13 Fod Vand.

**Kroghage-Dyb.** I Mærket „Baaken paa Kroghage-Pynt overet med Fyret paa Gjedsers Havns Ø.-Mole“ er der paa Strækningen fra Frisenfeldt overet med Gjedsers Sømærke til forbi Frisenfeldt Bro kun 7½ à 9½ Fod Vand. For at holde det dybeste Vand, maa man paa denne Strækning trække Baaken paa Kroghage-Pynt til Vagervæsenets Skur paa Gjedsers Havns N.-Mole.

#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmar.** I det N.-lige Indløb til Kalmar Havn skal foretages Uddybning og Udvidelse. Uddybningsmaskinen viser paa N.-Siden, hvor den skal passeres, et sort og hvidt Flag. Naar der ikke arbejdes, staar en sort og hvid Stage med sort og hvidt Flag paa Indløbets S.-Side i 16 Fod Vand.

**Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Panttoppidan.** En 20 Fods Grund, Panttoppidan, er fundet i Farvandet mellem Ijo-Räyttä og Ulkogrunni. Den er afmærket med en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 65° 17' N. Br. 25° 7' Ø. Lgd.

**Tyskland. Neufahrwasser.** Fra 28. Juli til 19. August 1905 afholdes fra Kl. 9 Fm. til Kl. 1 Em. Skydeøvelser fra Batterierne ved Neufahrwasser i indtil 6 Kml. Afstand fra Fyrtaarnet. Naar der skydes, hejses en sort Ballon og et sort Flag paa Signalmasten ved Lodshuset i Neufahrwasser, og en Lodsdamp ligger ude.

**Rostock Farvand.** Paa Ø.-Siden af Farvandet fra Warnemünde til Rostock er udlagt 9 sorte Spidstønder midt paa Skraaningen af Renden.

**Kieler Bugt. Gabelsfach O.** Tønden „Gabelsfach O“ ligger paa 54° 31' 25" N. Br. 10° 22' 48" Ø. Lgd.

#### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Følgende Fyr og Fyrlamper er forandret saaledes:

Revelingen Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S., fri V. om Elørevet, gennem V. til N. 52° V., fri S. om Stalsberget, rødt derfra gennem N. til N. 13° Ø., fri Ø. om Espenesgrunden, hvidt derfra til N. 49° Ø. Flammens Højde: 15 Fod. Lysævnen: 7 og 4½ Kml.

Digerudgrunden Fyr viser hvidt Hurtigblink fra S. 23° Ø. til S. 17° Ø., fri V. om Grundene V. for Halangstangen og fri Ø. om Kaholmen, hvidt, fast Lys derfra til S. 13° Ø., fri V. om Askhøjlmerne og Storegrunden, rødt, fast Lys derfra gennem S. og V. til N. 12° V., fri Ø. om Langaaren, hvidt fast Lys derfra til N. 8° V., fri V. om Solbakken, hvidt Hurtigblink derfra til N. 5° V.

Steilene Fyr er et Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 8° V., fri V. om Spro og Krøklegrunden, gennem V. til N. 23° V., fri V. om Gaasungerne, grønt derfra gennem N. til N. 9° Ø., fri Ø. om Gaasungerne, hvidt derfra til N. 23° Ø., fri V. om Ildjærnsflu, rødt derfra til N. 26° Ø., fri Ø. om Ildjærnsflu, hvidt derfra til N. 30° Ø., fri V. om Ildjærnet.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Følgende Fyr og Fyrlamper er forandrede saaledes: Varnes Fyr viser grønt Lys fra N. 25° Ø., fri Vest om Katterauskærene. til N. 47° Ø., fri Ø. om Myskeskærene. I øvrigt uforandret.

Olssæter Fyrlampe er nedlagt og i dens Sted er Vilnesfjord og Granesund Fyrlamper tændt:

Vilnesfjord Fyrlampe, paa Furenes, viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 68° V., fri N. om Araldflu,

til S. 85° V., fri S. om Rauø med omliggende Skær og Boer, grønt derfra gennem V. til N. 86° V., fri S. om Møkkelas og N. om Rauskjærerne, rødt derfra gennem N. til N. 9° Ø., fri Ø. om Fladøfluerne, hvidt derfra til N. 15° Ø., fri V. om Haneskjær, grønt derfra til N. 65° Ø., fri S. om Vaardalsflu, hvidt derfra til N. 71° Ø., fri N. om Kysnæs Sælbinen. Flammens Højde: 32 Fod. Lysævnen: 7, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 4 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 18' 30" N. Br. 5° 3' 50" Ø. Lgd.

Granesund Fyrlampe, paa V.-Kanten af Prestø, viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 38° Ø., fri V. om Haneskjær, til S. 17° Ø., fri Ø. om Fladøfluerne, grønt derfra gennem S. til S. 22° V., fri V. om Fladøfluerne, hvidt derfra til S. 24° V., fri Ø. om Sausundholmerne, rødt derfra gennem V. til N. 39° V., fri V. om Føiskjær, grønt derfra til N. 22° V., fri Ø. om Graneboen, hvidt derfra til N. 19° V., fri V. om Askevoldlandet. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævnen: 6, 4 og 3 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 19' 55" N. Br. 5° 3' 40" Ø. Lgd.

Hægø Fyrlampe er forandret til at vise kraftigt, hvidt, fast Lys midt i Vinklen med hvidt Lys med Formærkelser mellem Tussen og Hægøfluerne. Samme Vinkels S. Grænse er flyttet 1° mod N., fri N. om Tussenakken. I øvrigt uforandret.

Stappen Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra S. 2° V., fri V. om Færøkalven, gennem V. til N. 55° V., hvidt Hurtigblink derfra til N. 44° V., fri Ø. om Araldfluerne, hvidt, fast Lys derfra ud ad Hellefjorden til N. 41° V., fri V. om Hovden, rødt, fast Lys derfra gennem N. til N. 31° Ø., fri Ø. om Nærøflu, hvidt, fast Lys derfra til N. 49° Ø., fri N. om Risøen, grønt, fast Lys derfra til N. 86° Ø., fri S. om Rotaflu, hvidt, fast Lys derfra gennem Ø. til S. 80° Ø., fri N. om Vomma, rødt, fast Lys derfra gennem S. til S. 2° V.

Tyskland. **Norderpiep.** I Norderpiep er der mellem Tønderne Nr. 8 og Nr. 9 udlagt to sorte Spidstønder Nr. 9 og 10 paa 54° 9' 42" N. Br. 8° 39' 20" Ø. Lgd. og 54° 9' 28" N. Br. 8° 40' 48" Ø. Lgd. Den tidligere Tønde Nr. 9. har nu Nr. 11.

Helgoland NNØ. Et Vrag ligger sunket i 9 Fv. Vand. NNØ. for Helgoland. En Mast er nogle Fod over Vandet. 54° 26' N. Br. 8° 1' Ø. Lgd.

Elben. **Oste Bank.** Til Brug ved Uddybningsarbejder oven for Fyrskibet „Oste Riff“ er midlertidig udlagt to sorte Spidstønder mellem Nr. 22 og O med Kors paa Farvandets N.-Side, henholdsvis 2 og 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. fra Tønde Nr. 22, og tre Spirtønder paa Farvandets S.-Side, henholdsvis 2 Kbl. nedenfor og 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. ovenfor Spirtønde a/b. Naar Uddybningen er fuldført, inddrages de fem Tønder.

Jade. **Minsener Farvand.** Da Minsener Farvand har forandret sig, er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Tønde G. i 33 Fod Vand, 53° 48' 16" N. Br. 8° 2' 9" Ø. Lgd.; Tønde Nr. 6 i 38 Fod Vand, 53° 48' 28" N. Br. 8° 2' 19" Ø. Lgd.; Tønde Nr. 7 i 33 Fod Vand, 53° 48' 2" N. Br. 8° 3' 27" Ø. Lgd.

Norderney Riffgat. I Riffgat, paa S.-Siden af Farvandet, er sunket et Fartøj, S. t. V. fra Fyrtaarnet paa Norderney. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt N. for Vraget. 53° 41' N. Br. 7° 13" Ø. Lgd.

Holland. **Zeevat van Terschelling. Vlie eller Monnikensloot.** I Vlie er der nu paa Barren kun 4 Fod Vand, hvorfor Løbet kun er afmærket for Smaafartøjer.

Zeevat van Goeree. **Vuile eller Hittersche Gat.** I Vuile V.-lige Udlob foretages Uddybning. Seks Bøjer er derfor midlertidig udlagt mellem Stumtønde Nr. 2 med afkortet Kegel i Haringvliet og Stumtønde Nr. 0 i Vuile Gat. 51° 46' 40" N. Br. 4° 12' 36" Ø. Lgd. I det Ø.-lige Udlob er udlagt: En Stumtønde Nr. 5 i 13 Fod Vand. 51° 43' 30" N. Br. 4° 23' 21" Ø. Lgd. En Stumtønde Nr. 6 i 18 Fod Vand. 51° 43' 9" N. Br. 4° 24' 19" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 4 i 13 Fod Vand. 51° 43' 24" N. Br. 4° 23' 18" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 5 i 13 Fod Vand. 51° 43' 11" N. Br. 4° 23' 56" Ø. Lgd. Farvandet er c. 200 Alen bredt med en mindste Dybde af 18 Fod.

Bokkegat. I Bokkegat er Spidstønde Nr. 5 flyttet til 51° 52' 8" N. Br. 4° 0' 12" Ø. Lgd. i 16 Fod Vand.

Noordgeul og Dortsche Kil. I Noordgeul er Dybden 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod, i Dortsche 17 Fod, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. for Willemsdorp.

Zeevat van Brouwershaven. **Vlie van de Nordplaten.** I Vlie van de Nordplaten er den mindste Dybde nu 10 Fod. Spidstønde Nr. 3 i Volkerak maa ikke tages for klos.

Zeevat van Vlissingen. **Nieuwe Sluis.** Ved Nieuwe Sluis Fyrtaarn gives Taagesignal atter med Sirene.

Wester Schelde. **Schaar van Waarde og Nauw van Bat.** Schaar van Waarde Ø.-lige Udlob er atter afmærket. En Stumtønde Nr. 7 ligger i 20 Fod Vand. 51° 23' 35" N. Br. 4° 9' 19" Ø. Lgd. En Stumtønde Nr. 8 ligger i 10 Fod Vand. 51° 23' 22" N. Br. 4° 9' 58" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 6 ligger i 16 Fod Vand. 51° 23' 22" N. Br. 4° 9' 19" Ø. Lgd. I Nauw van Bat er Stumtønde Nr. 43 ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kegel. Den mindste Dybde midtfarvands i Schaar van Waarde Ø.-lige Udlob er 16 Fod.

Borsele. Fyrbaakerne til begge Borsele Fyr er nu malet røde.

England. **Themsens. Ray Sand Channel.** I Ray Channel er der c. 10 Fod mindre Vand end angivet paa Kortet. I det dybeste Løb c. 2 Kbl. V. for West Buxey Tønde og Buxey Baake er der ved Springtids Lavvande kun 6 Fod Vand. Fisker-Baaken paa Ray Sand er forsvundet. 51° 39' N. Br. 0° 59' Ø. Lgd.

Humber. Den 1ste Avgust 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Humber.

Clee Ness Sands Stumtønde Nr. 3, 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. 59° Ø. fra Cleethorpes Pier Fyr ombyttes med en rød, baadformet Lys- og Klokketønde, mærket „Clee Ness Nr. 3“, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 53° 34' N. Br. 0° 1' Ø. Lgd.

Stumtønde Nr. 4, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. N. 77° Ø. fra Fyret paa Grimsby V.-Piers Hoved inddrages og en rød, baadformet Lys- og Klokketønde, mærket „Lower Burcom“, der viser grønt Lys med Formærkelser, udlægges 4 Kbl. NV. t. V. for den, 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. N. 64° Ø. fra det røde Fyr paa Grimsby V.-Piers Hoved.

Spirtønden 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Kbl. N. 54° Ø. fra Fyret paa Grimsby V.-Piers Hoved inddrages.

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

Frankrig. **Pierre de Herpin.** Pierre de Herpin Fyr, der er et hvidt, fast Fyr med grønt Otte-Blink hver 1 Minut, er forstærket. Det viser hvidt, fast Lys 30 S., Mørke 1 S., grønt Blink 0 S., Mørke 2 S., grønt Blink 0 S., Mørke 2 S. o. s. v. Blink 0 S., Mørke 1 S. Lysævnen: 15 Kml. for det hvide, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. for det grønne Lys. I øvrigt er Fyret uforandret.

Skotland. **Firth of Clyde. Lamlash Harbour. Holy Island.** Den 1ste Oktober 1905 tændes paa Pillar Rock Point, Holy Island, et rødt og hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser afvekslende et rødt og et hvidt Blink. Synsvidden: 17 Kml. Hvidt, firkantet, 75 Fod højt Taarn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 2 Minutter giver to hurtig paa hinanden følgende Stød, det første har en høj, det andet en dyb Tone. 55° 31' N. Br. 5° 3' V. Lgd.

Samtidig forandres det øvre, grønne Fyr paa Holy Island S.-Pynt til et rødt, fast Fyr, og det nedre Fyr slukkes.

## Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. **Batz. Basse Lovre.** Den sorte Spirtønde med Cylinder ved Basse Lovre er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 47° 16' 2" N. Br. 2° 29' 47" V. Lgd.

Gironde. **Bras de Macau.** Et Fartøj er sunket i Bras de Macau, paa V.-Kant af Grunden mellem Øerne Cazeau og Nord. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde. 45° 2' 29" N. Br. 0° 38' 26" V. Lgd.

Atlanterhavet. De almindelige Dampskibsruiter over Atlanterhavet benyttes atter.

New Brunswick. **Northumberland Strait. Richibucto Harbour.** Løbet over Barren uden for Richibucto Harbour har forandret sig, hvorfor de hvide, faste Ledefyr er flyttet. Forfyret vises fra en Mast, 300 Alen S. 76° Ø. fra det gamle forreste Fyrtaarn og 1 Kml. S. 62° Ø. fra Yderenden af Bølgébryderen paa N.-Kysten. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 46° 42' 39" N. Br. 64° 46' 7" V. Lgd. Bagfyret vises fra en Mast, 112 Alen S. 28° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 46 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Holdt overet leder de til Klokketønden uden for Indløbet og over Barren i 13 Fod Vand, til Ledefyrene paa S.-Kystens V.-Ende kommer overet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **New York. Gedney Channel.** Lys- og Fløjtønden, som til Forsøg var udlagt i 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fv. Vand i den Ø.-lige Forlængelse af Gedney Channel Midte, 100 Alen S. 79° Ø. fra Gedney Channel Fløjtønde, ligger nu permanent og hedder Gedney Channel Lys- og Fløjtønde.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **Louisiana. Mississippi River. New Orleans.** Paa Vraget af „Louisiana“ ved New Orleans vises kun af og til røde Lanterner.

Texas. **Point Isabel.** Point Isabel Fyr, S.-Enden af Laguna Madre, c. 3 Kml. inden for Brazos Santiago Indløb til Lagunen, er pergament slukket.

Costa Rica. **Grape Cay.** Grape Cay hvide, faste Fyr er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr, der vises fra Taget paa Fyrpasserens Bolig. Synsvidden: 3 Kml. Fyrtaarnet skal forhøjes og Fyrets Lysævne forøges.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Lebu River. Tucapel Point.** Tucapel Point Fyr ligger  $\frac{1}{2}$  Kbl. indenfor Pyntens NØ.-Ende, 2 Kbl. N. 64° V. fra det røde Fyr paa Pierhovedet. 37° 37' S. Br. 73° 40' V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Øen Procida.** Fyret paa Punta Pioppetto er midlertidig slukket og et hvidt, fast Fyr tændt paa Fyrets Plads.

**Sicilien. Messina.** En Fortøjtønde til Flaadens Brug ligger ved Messina Havn,  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 46° Ø. fra Fyret paa Fort S. Salvatore. Den ligger for tre Ankere, der staar i S. 87° V., N. 27° Ø. og S. 27° Ø.,  $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Tønden.

**Trapani.** Ved Indløbet til Trapani Havn er udlagt et Fyrskib, som viser et rødt, fast Fyr,  $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 30° Ø. fra Fyret paa den lille Ø Colombaia, ved Yderenden af Ydermolen, som er under Bygning. For Indgaaende skal man holde Fyrskibet om Bagbord.

**Østerrig-Ungarn Triest.** Fyrskibet ved de ny Havnearbejder ved Triest er flyttet c.  $\frac{2}{3}$  Kbl. V. hen og ligger nu  $\frac{9}{16}$  Kbl. S. 56° V. fra Fyrtaarnet paa Molen Sta. Teresa. Paa Fyrskibets tidligere Plads er udlagt en sort og hvid vandret stribet Spirtønde med Cylinder. 45° 38', N. Br. 13° 44' Ø. Lgd.

**Sebenico. Krapanj.** Krapanj Havnefyrrer er et fast Fyr, der viser grønt Lys, undtagen fra S. 74° Ø. til S. 14° Ø., hvor Lyset er hvidt.

**Spalato. Zirona Grande. Hochgrund SØ.** Paa 11 Fv. Grunden Hochgrund, 3 Kbl. SØ for Pynt Starica findes intet Sted med 9 Fod.

**Tunis. Baie de Bizerte.** Det er forbudt at ankre V. og N. for Tønden, som afmærker Telegrafkablet, 1 Kml. N. 15° V. fra Fyrtaarnet paa Bizerte Forhavns N.-Mole.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra V.-Kyst. Sambatbaai. Bintohan.** Det hvide Blinkfyrrer paa Tandjoeng Bandar har en Synsvidde af 12 Kml. 4° 48' S. Br. 103° 20' Ø. Lgd.

**Melaboe.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa Tandjoeng Karang, Melaboe, lyser fra S. 84° Ø. gennem S. og V. til N. 54° V. Synsvidden: 12 Kml. 4° 7' N. Br. 96° 7' Ø. Lgd.

**China. Port Shelter.** I Indløbet til Port Shelter er følgende Grunde fundet:

En  $\frac{1}{2}$  Fv. Klippe, 3 Kbl. S. 85° V. fra Steep Island Top og i N. 23° Ø. fra Yi Bluff S.-lige Top.

En 6 Fv. Klippe, 6 Kbl. N. 38° V. fra Steep Island Top, og i N. 34° Ø. fra Po Toio Point Ø.-Ende.

En  $\frac{4}{11}$  Fv. Klippe, 1 Kbl. N. 10° V. fra North Rock og i N. 85° Ø. fra Steep Island Top.

North Rock er 12 Fod høj over Højvande, og Revet 1 Kbl. SØ for den talder 6 Fod tørt ved Lavvande.

Steep Island Top: 22° 16', N. Br. 114° 18', Ø. Lgd.

**Mirs Bay. Long Harbour. Warburg Rock.** Paa Warburg Rock er Dybden nu ved Sprængning iorøget til  $\frac{4}{9}$  Fv.

**Chefu.** Chefu hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyrrer, der hver 20 S. viser Tre-Blink. Synsvidden: 22 Kml. Fyrapparat af 3dje Orden. Fyret er derfor slukket og to hvide, faste Fyr, et paa hver Side af Taarnomgangen, tændt. Synsvidden: 8 Kml. 37° 34' N. Br. 121° 30', Ø. Lgd.

**Manchuriet. Talien Hwan Bay.** I Talien Hwan Bay er der Lodstvang for alle Skibe for Indgaaende og for Udgaende. 38° 55' N. Br. 121° 45' Lgd.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Juli 1905. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Avgust Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn 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 omdes 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.

(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. Telef. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Enc-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Enc-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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“.

Paa

## Søkort-Arkivet

er udkommet:

Den Danske Lods. 6te Udgave. 1905. Pris: 4,00 Kr.

Rettelse Nr. III til International Signalfog 1901, Juli 1905. Udleveres gratis.

En Mand med en Kapital paa 30 à 35,000 Kr. — helst en Kap-  
tajn — kan straks faa overdraget en meget lønnende  
Forretning i Udlandet, som vil give ham en Nettoindtægt af  
c. 10 à 12,000 Kr. pr. Aar. Paa Grund af Indehaverens Syge-  
lighed, som foraarsager, at han maa fjernes fra Forretningen  
snarest mulig, bedes ærede Reflektanter snarest indsende Billet  
mrk. „260“ til dette Blads Kontor.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	84— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	77— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —91	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Dannebrog.....	94— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	73
Urania.....	20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —21	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	21
Union.....	81— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	112— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		90	92
Nordsøen.....		27	29
Gorm.....		95	—
Torm.....		—	—
Inga.....	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —75	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75
Cimbria.....		75	95
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....		60	65
Dansk-russisk Dampsk.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 1. — —		38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. —		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 7. —		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. —		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. —		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		143 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	145
Privatbank.....		121	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Handelsbank.....		131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	132 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Burm. & Wain.....	96— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		97	99
Sukkerfabr.....	167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 25. Juli 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	—
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Juli 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	86.75
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	80.50
5 % Mexikanske 1899.....	103.25
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 12,000, „Kbhvn.“ 48,000, „Dannebrog“ 180,000, „Danmark“ 16,000, „Foren. Dpsk.“ 88,000, „Skjold“ 52,000, „Carl“ 64,000, „Urania“ 14,000, „Østas. Komp.“ 84,000, „Dampsk. af 1896“ 42,000, „Union“ 24,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 27. Juli—2. August.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
 Til Horsens [Fylla] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
 Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Arendal, Christiansand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Morsø] 8 Form. fra Larsens Plads. (Passagerer medtages ikke).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til London [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredeg.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Møllemt.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til St. Petersborg [Loire] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Falster] 8 Morgen.  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Færøerne og Island (via Leith) [Ceres] 9 Form. fra Bodenhoffs Pl. Obs. Til Færøerne kun for Passagerer og Post.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Møllemt.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Stege Kallehave og Præstø [Ørnen] 10 Aften.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Møllemt.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaerst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
 Forsøg paa at kæntré Baaden.

### The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værft: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**C. HANSEN,**  
 GJØRTLER OG METALSTØBER  
 84 PILE STRÆDE 84.  
 Telf. 19,546.  
 Specialitet:

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

**Sandballast**  
 leveres hurtigst fra Damp-  
 sandgraveren „Sarpsborg“.  
 Tilbud paa Levering af Beton-  
 grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
 Tlf. 18,746.

**J. KOEFOED**  
 Faxe Ladeplads  
 Skibsbyggeri. Træskæreri.

**Th. Simonsens Eftf.**  
 Toldbodgade 6.  
 Sølvmedaille i Malmø og  
 Stockholm for  
**Lanterner.**

**J. Melander,**  
 Telf. Blikkenslager. 28162  
 Alt Skibsarbejde udføres  
 Lille Strandstrøde 3.

**Prøv engang**  
 Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet  
 under Kontrol) **Madeira, Sherry  
 og Portvine;** anbefales som det  
 bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
 faas hos enhver Skibshandler ufortødet  
 til 180 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Hen-  
 vendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
 Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
 Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

**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

**W. B. Dick & Co.**  
 (Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting, Hamburg**).  
 eneste Fabrikanten af  
**Dicks bekendte Maskin- og Cylindër-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 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.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**  
 Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.  
 Gulmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.  
 Patent Tidsglas. Saltmaalere  
 Sextanter og Oktanter.  
 Barometre, \* Thermometre.  
 Manometre, Indicatorer.  
 Tegnebestikker Parallellinealer  
 Marinekikkerte.  
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
 (Tilkendt Gulmedalje 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.**

**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.

## 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.



## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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 Jærndelev i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## A. L. NIELSEN

Skibsproviantering, Randers anbefales Foreningens Medlemmer.  
Prima Varer. Billige Priser.  
Telefon 224.

## 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.

## 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. Trøler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

## Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

## Rob. Asplund, Luleå.

Edsvuren

Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

## Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## Gustav Moeller & Prentice

Königsberg i. Pr. & Pillau

Telegr.-Adr.: „Prentice“.

Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul

i Pillau.

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## T. A. Schjøtt.

Skibsmægler. Hudiksvall.

Telegr.-Adr.: „Schjøtt“.

## H. K. H. Pohlmann

Skibsmægler.

Ørnskoldsvik.

Telegr.-Adr.: „Pohlmann“.

## C. BACKMAN

Skibsmægler & Befragtningsagent

Telegr.-Adr.: „Backman“ Lysekil.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manila og

Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.

Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

## ADOLF USTRUP

Baad- & Skibsbygger

Bredballe, Vejle.

Ophalerbedding med 6 1/2 Fod Vand.

Alle Reparationer hurtigst og billigst.

## Fiskefartøjer

ny Konstruktion

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Eagl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

Blankensteiners Eff. f.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

**EINAR MØLLER,**

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra

1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.

Telf. 25,064.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperi.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## 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.

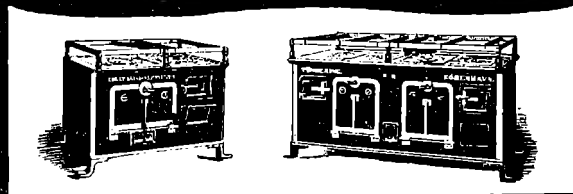
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

## 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“.

## KABYSKOMPURER & 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

at

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 samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning, ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeile i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

**BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn**

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

*Forlang altid*

## OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

## MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. August 1903.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint  
**HIGGINSON'S Lossehjul og Blokke.**  
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 Fortrinnsret 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: Skibskløsetter.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn K.

Fuldstændigt fortøjet og ufortøjet  
Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Stjerne-Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

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.

Engros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



Kjøbenhavn, d. 3. August 1905.

Som man vil se af omstaaende Referat har Foreningen til Søfartens Fremme ved sin forleden afholdte ekstraordinære Generalforsamling med paaskønnelsesværdig Hurtighed pointeret sit Standpunkt til den fra anden Side fremkomne Plan om et Skoleskib for Uddannelse af Befalingsmænd til Handelsmarinen ved med Enstemmighed at bemyndige Bestyrelsen til at tegne Aktier til et Beløb af 20,000 Kr. i dette Foretagende, saa snart det realiseres.

Det er sikkert ikke for meget at sige, at Planen om Skoleskibet herved er kommet et væsentligt Skridt nærmere ved sin Virkeliggørelse. Ikke just ved selve Størrelsen af det Beløb, Generalforsamlingsbeslutningen nævner; thi enhver vil se, at der, hvad Pengene angaar, maa være saare langt igen, naar Talen er om et Foretagende som det, vi for nylig skitserede, men langt snarere derved, at den Forening, hvis Maal er Udvikling og Fremme af dansk Søfart, og hvis Bestyrelse utvivlsomt har haft Lejlighed til at sætte sig ind i Planens Enkelt-heder og Overslag, saa vidt som disse da paa nuværende Tidspunkt kan foreligge, overhovedet har knæsat denne. Det er nemlig kun rimeligt at tro, at mange, der maaske hidtil har set med Skepsis paa Tanken om et Skoleskib i Fragtfart, alene af den Grund vil betragte Spørgsmaalet med noget mere Velvilje.

Selve dette Spørgsmaal er imidlertid ingenlunde noget nyt indenfor Foreningen til Søfartens Fremme. I det første Tiaar af Foreningens Tilværelse har det oftere været paa Tale at sætte et Øvelsesskib i Fragtfart, og i 1855 indbød Bestyrelsen endog selv daværende og tiltrædende Medlemmer af Foreningen til ved Aktietegning at grundlægge et „Rederi til Søfartens Fremme“, der, som det hedder i Indbydelsen, „under de for ethvert godt, privat Rederi gældende Betingelser — o: efter bedste Ævne at gøre et saadant Interessentskabs Aktiekapital frugtbringende, ved at sætte Skibe i den større Handelsfart — tillige kan virke til Søfartens Fremme i den Retning, som „Foreningen“ især maa have for Øje, uden at dette vil medføre nogen Udgift for Rederiet“.

Bestyrelsen fik dog ikke den Tilfredsstillelse at se sit Forslag blive til Virkelighed; idet det Beløb, der blev tegnet, var absolut utilstrækkeligt, til at man kunde tænke paa at faa Foretagendet udført, men en ikke helt uvæsentlig Grund hertil var det vistnok, at Bestyrelsens Medlemmer, der vel alle havde undertegnet Indbydelsen, i Virkeligheden ikke stod samlet om Forslaget. Medens nemlig Majoriteten i Bestyrelsen — maaske dog til en vis Grad af Hensyn til Aktietegningen — ansaa selve Rederiforretningen for at være det fundamentale i Sagen, mente Formanden, at det var Skoleformaalet, der var Hovedsagen, og at Hensyn til en mulig Fordel ikke maatte synes at fortrænge de Formaal, der indtil da var bleven arbejdet for.

At Sagen ikke gik i Orden den Gang, behøver dog ikke at spille nogen Rolle ved Bedømmelsen af de Muligheder, der nu er til Stede, ja kan vel strængt taget slet ikke gøre det. Dels kan nemlig de rent ydre Forhold nu ikke uden videre sammenlignes med Forholdene for et halvt Aarhundrede siden, og dels synes der denne Gang ikke at være nogen Vaklen til Stede med Hensyn

til, hvad det er, det gælder. Et solidt Grundlag for Uddannelsen af Befalingsmænd til Handelsmarinen under Former, der saa vidt mulig er den praktiske Søfarts, og med en Bekostning, der netop herigennem søges væsentlig reduceret, det er det, det drejer sig om. Men dette naas sikkert ikke uden gennem Ofre, og det er her ikke nok, at man blot paa Forhaand gør sig klart, at det vil koste noget; der maa tillige tilvejebringes en vis Sandsynlighed for, at disse Omkostninger ikke bliver af anden Beskaffenhed, end at de vil kunne bæres — ogsaa i det lange Løb.

Paa den ovenfor nævnte Generalforsamling ses der dog at være bleven fremsat et Par Indvendinger nemlig dels, at den danske Handelsflaade slet ikke vil kunne beskæftige det Antal Styrmand, der paa denne Maade vilde blive uddannet, og dels, at Udgifterne ved Opholdet om Bord for den enkelte Elev vil blive af en saadan Størrelse, at kun velstaaende Folk praktisk talt vil kunne tage Del i Skoleskibets Uddannelse. Den første af disse Anker tør man utvivlsomt ganske se bort fra; thi saa smaa er vore Forhold nu heller ikke, at der ikke aarlig skulde blive Plads til 25 à 30 ny Navigatører, men den anden forekommer os til Gengæld at være ulige mere alvorlig. Vi har tidligere nævnet, at man ved Oprettelse af en Skoleskibsforening agtede at raade Bod paa denne Ulempe, men ogsaa her gælder det sikkert, at man paa Forhaand maa være fortrolig med den Tanke, at der skal meget til, før det bliver nok. Det er ganske vist saa, at den, der vil frem og er i Besiddelse af de fornødne Ævner, i Reglen ogsaa kommer det, men selv med denne Kendsgerning for Øje bør man vistnok alligevel udvise megen Varsomhed ved Fastsættelsen af Vederlag for Uddannelse og Ophold og tilmed være belavet paa at kunne reducere eller vel endog ganske hæve disse Udgifter for et forholdsvis stort Antal af Skoleskibets Elever.

I Gaar blev der ved Sø- og Handelsretten i Sagen mod Føreren af Dampskibet „Ancona“ af Leith, Kaptajn John Mitchell, afsagt følgende Kendelse:

„Tiltaltes Defensor har ved at fremlægge et Eksempplar af et herværende Dagblad under Paaberaabelse af, at Rettens Formand i Følge Referatet i nævnte Dagblad af et i Sagen afholdt Forhør allerede paa Sagens daværende Stadium har udtalt, at Tiltalte havde begaaet en meget stor Fejl, begæret, at Rettens Formand af denne Grund skulde vige sit Sæde ved Paadømmelsen af Sagen, og æsket Rettens Kendelse i saa Henseende.

Uden iøvrigt at komme nærmere ind paa en Undersøgelse af Nøjagtigheden af det paagælde Referat skal Retten kun bemærke, at Referatet i alt Fald for saa vidt er misvisende, som de Udtalelser, Retsformanden maatte have fremsat i den angivne Retning, fremstilles løsrevne fra den Forbindelse, i hvilken de fremkom.

Formandens Udtalelser fremkom efter Afslutningen af en længere Konfrontation mellem Tiltalte og forskellige af de mødte Vidner, navnlig af det sunkne Skoleskib „Georg Stages“ Besætning; de fremkom som en Udvikling overfor Tiltalte af, hvad der efter Formandens foreløbige Skøn syntes at fremgaa af de afgivne Vidneforklaringer, og de fremkom i Forbindelse med Opfordringer, dels navnlig til Tiltalte selv, dels ogsaa til hans Sagfører og andre, med hvem han i Forvejen maatte antages at have konfereret om Sagen, om at fremkomme med, hvad de i den givne Anledning havde at anføre.



Ved § 9 i den under 12. April 1892 bl. a. om Søforklaringer og Søforhør udstedte Lov er det paalagt Sørretten i visse Tilfælde, navnlig altid, naar Menneskeliv er gaaet tabt ved en Søulykke, i Sammenhæng med Søforklaringen paa det Offentliges Vegne og med den Myndighed, som tilkommer Retten i offentlige Undersøgelses-sager, ved Forhør at søge Aarsagerne til Ulykken saa vidt muligt oplyste. Men herefter maa det bl. a. være vedkommende Dommers Pligt, naar Sagen dertil giver ham Anledning, at gøre den eller de Personer, mod hvem Tiltale mulig vil kunne rejses, bekendt med, hvad der efter Dommerens Mening kan tale mod dem, for at de kan faa Lejlighed til i rette Tid at fremkomme med, hvad de maatte vide til deres Forsvar. Dommerudtalelser af nævnte Art vil ikke kunne gøre Dommeren inhabil til at deltage i Sagens videre Behandling, lige saa lidt som de vil binde hans Judicium, naar Sagen fuldt oplyst forelægges Retten til endelig Paadømmelse.

Allerede af, hvad der her er anført, maa det blive en Følge, at der ikke findes Grund til, at Retsformanden viger sit Sæde i nærværende Sag.“

Efter Kendelsens Afsigelse begærede Højesteretssagfører Halkier, som mødte ved Fuldmægtig, Henstand i fire Uger for at søge ny Oplysninger i Sagen.

Det danske Generalkonsulat i Antwerpen meddelte i sin Beretning for 1904, at de ny Arbejder, som er paabegyndte af Byen i Forening med den belgiske Regering til Opførelse af ny Dokker Nord for Antwerpen, ventes at blive fuldført indenfor den fastsatte Tid.“

Kajerne vil herved faa en yderligere Tilvækst af 2,572 Meter, og en ny Sluse, der skal sætte Floden i Forbindelse med Dokkerne, vil tillade Skibe med det største Dybgaende at komme ind, hvilket vil gøre det unødvendigt at losse saadanne Dampere paa Reden, som Tilfældet har været indtil nu for Dampere af over 19 Fods Dybgaende.

De Ønsker, der er fremkomne fra de Kaptajners Side, der besøger Havnen, om at faa Scheldens Belysning og Forsyning med Sømærker forbedret, for at undgaa de Grundstødninger, som fra Tid til anden finder Sted, har haft til Følge, at den belgiske Regering har sluttet en Overenskomst med den hollandske Regering om Anbringelse af et større Antal Fyr til Forbedring af Belysningen paa den belgiske Kyst og Anbringelsen af Lys- og Lydbøjer.

Den 12. Juli har det norske Selskab Vestlandske Lloyd aabnet en ny Dampskibslinje mellem de vestnorske Havne og Island. Hver tredje Uge skal Damper afgaa fra Christianssund.

## The Baltic and White Sea Conference.

Fragtsammenslutningen i Østersøen, skriver „Shipping Gazette“ i en ledende Artikel forleden, har i den korte Tid, den har eksisteret, mødt megen Modstand og er bleven betragtet med stor Mistæksomhed af Mæglere og Købmænd, men ikke desto mindre synes dens Bestræbelser at skulle krones med Held næsten over al Forventning.

Den 1. Juli udsendte Præsidenten, Skibsreder Adolf Carl, et Cirkulære med Fortegnelse over de Afslutninger, der havde fundet Sted til og over Konference Rater, og allerede d. 15. samme Maaned kunde der udsendes en ny, imponerende Liste over Afslutninger for Trælast fra Østersøen og Hvidehavet til forskellige europæiske Havne, der havde fundet Sted til og over Minimums Raterne, siden den første Meddelelse udgik. Af denne og andre Grunde er det sikkert ikke for meget at sige, at Sammenslutningen gør væsentlige Fremskridt.

Til Trods for de Vanskeligheder, der stod i Vejen — Vanskeligheder, som er bleven imødegaaet og overvundet — er det lykkedes Konferencen at tvinge sin Fragtskala igennem, og det synes nu, som om denne Skala, der blev gjort til Genstand for rimelige Ændringer ved det sidste Møde i Kjøbenhavn, er i Færd med at blive den anerkendte Standard Skala i Trælastfarten. Alene herigennem har Konferencen haft en umiskendelig Indflydelse paa Fragtraterne, og der kan ingen Tvivl være om dels, at Rederne har set deres Fordel derved, og dels, at dette Aars Østersøseson vil vise bedre Resultater end baade sidste og forrige Aar. Naar alt kommer til alt, maa selv de mest udtalte Modstandere af Konferencen indrømme, at Rederen har Krav paa den Fortjeneste, der betinger hans Eksistens, og dette er alt, hvad Konferencen indtil dette Øjeblik har taget Sigte paa. Og heri handlede man sikkert klogt. Det at have taget Sigte paa mere vilde blot have været at udfordre Skæbnen, og Misbrug af Magt i Fremtiden vil ligeledes kun volde Ulykker. Saa længe Sammenslutningen stiller sig det forstandige og fuldkomne lovlige Maal at holde Fragterne oppe paa et Niveau, der dog levner nogen Fortjeneste, og ved given Lejlighed at hindre de Misbrug, som faktisk har holdt Fragtraterne nede, saa længe kan ogsaa Offentligheden se paa denne Organisation uden Frygt og Skibsrederen uden Mishag.

Sammenslutning og Sammenslutning er to Ting, og den Art, der saa at sige instinktmæssig opstaar af Selvopholdelsesdrift er lige saa berettiget, som den, der kun tilsigter Monopol og Tyranni, er uberettiget og utaalelig.

Omtrent samtidig skriver Bladets Newcastle Korrespondent:

De gode Resultater, som Østersø Sammenslutningen saa øjensynlig kan opvise, betragtes ret naturligt med Tilfredsstillelse af Redere, der er interesserede i Trælastfarten paa Østersøen. Konference Raterne gennemføres, ja overskrides endog i mange Tilfælde, med det Resultat, at Dampere nu kan sejle en ringe Fortjeneste ind, hvor Tab hidtil kun var altfor almindelige. Men Konferencen har hidtil kun opført meget beskedne Tal paa sin Fragtskala, og selv i de gunstigste Tilfælde kan Damperne kun gøre meget smaa Forretninger i Østersøfarten. En Damper herfra til Eks., for hvilken der kun med Vanskelighed kan sikres en Fragt, der giver et Udbytte af 100 £ for Rejsen, vil jo, naar man forudsætter, at den kan gøre seks lignende Rejser i Løbet af Sæsonen, kun give et Totaludbytte af 600 £ og er derefter henvist til den eventuelle Forretning, den kan gøre i andre Markeder Vinteren igennem. Et saadant Resultat er sikkert beskedent nok, og jeg nævner det blot for at vise, at Konferencen ikke har gjort noget Forsøg paa at udbytte Købmanden, men blot paa at forbedre et yderst slet Fragniveau. Det er muligt, og vel endog sandsynligt, at der med Tiden maa komme en fornyet Revision af Fragtraterne, som af mange Redere endnu anses som altfor lave til at sikre et rimeligt Udbytte.

## Tyske Sørretssager.

Ved Seeamt i Hamburg behandledes d. 23. Juni en Kollisionssag mellem Damperen „Artemisia“ tilhørende Hamburg-Amerika Linjen og 3-m. Skonnert „August“, Kendingssignal NTLB, hjemmehørende i Kjøbenhavn og ført af Kaptajn Pederson af Marstal. Kollisionen fandt Sted Natten til d. 12. Oktober 1904 i Nærheden af Weserfyrskibet.

Skonnerten „August“, der var bygget i 1869 og

klassificeret A. 6. hos Germanischer Lloyd til Fart paa Nord- og Østersøen, havde allerede d. 18. Oktober 1904 afgivet Forklaring for Seeamt i Hamburg, hvoraf fremgik følgende:

„August“ befandt sig paa Rejse fra London til Marstal, da man d. 11. Oktober Kl. 11 $\frac{1}{4}$  om Aftenen saa en Dampers to Toplanterner og røde Lanterne forude om Styrbord. Da Damperen ikke syntes at vige til Side, til Trods for at den maatte kunne se Skonnertens Sidelanterner, som brændte klart, viste man om Bord paa „August“ yderligere en klar Lanterne, som blev svinget frem og tilbage, for at tiltrække sig Opmærksomhed. Alligevel kom Damperen, der viste sig at være „Artemisia“ af Hamburg, ned paa „August“, som den ramte om Styrbord ved den agterste Mast med saa stor Styrke, at Skonnerten begyndte at synke. Besætningen paa det synkende Skib blev reddet af „Artemisias“ Mandskab og bragt om Bord i en Lodsskonnert fra Bremen, der landsatte den i Geestemünde.

Ved Kollisionen var det sigtbart Vejr, og Fyret paa Helgoland lyste tydeligt og klart. Vinden var østlig og ikke videre frisk, og Skonnerten laa NØ. t. N. an for Styrbords Halse. Kaptajnen tilføjede yderligere, at det var hans Hensigt at gaa gennem Kejser Wilhelm Kanalen. „Artemisia“ havde han haft i Sigte i c. et Kvarter inden Kollisionen, og Kursen havde han holdt uforandret. Taagehornet var ogsaa bleven anvendt for at paakalde Damperens Opmærksomhed.

„Artemisia“ havde i Følge sin Journal sat Kursen mod Vest fra første Elbfyrskib, da man Kl. 10 $\frac{3}{4}$  om Aftenen pludselig hørte Taagesignal forude om Bagbord. Man saa da begge Sidelanterner fra et Sejskib, der kom direkte ned paa Damperen og allerede var saa tæt ved, at en Kollision var uundgaaelig og ogsaa straks paafulgte, til Trods for at man om Bord paa Damperen straks stoppede og bakkede og foretog tilsvarende Manøvrer med Roret. Efter Sammenstødet blev en Baad sat ud, og Mandskabet fra det synkende Skib blev reddet og sat om Bord i en Lodsskonnert. Damperen fortsatte derefter sin Rejse.

„Artemisias“ Fører, Kaptajn Schmidt, føjede her til endnu følgende:

1ste Styrmand og 3dje Styrmand havde Vagt paa Broen, medens jeg selv var gaaet ind i Bestiklukafet for at udsætte Kursen i Kortet. Pludselig hørte jeg et Taagehorn, traadte ud af Bestiklukafet og saa et Sejskib tæt om Styrbord, der viste begge Sidelanterner og holdt lige paa „Artemisia“, saa at en Kollision ikke var til at undgaa. Vi stoppede og bakkede øjeblikkelig, men ikke desto mindre ramte Skonnerten straks derefter „Artemisia“ forude om Bagbord. Skonnertens Sidelanterner brændte klart, og nogen anden Damper har jeg ikke set i Nærheden.

„Artemisias“ 1ste Styrmand forklarede, at han havde maattet vige til Side for en anden Damper. Da han saa begge „Augusts“ Lanterner, havde han straks ladet Roret lægge Bagbord, men da Skibet ikke straks lystrede Roret, havde han beordret „Haardt Bagbord“; som det syntes havde imidlertid Rorgængerens gentaget Ordren rigtig, men alligevel lagt Roret forkert.

3dje Styrmand, der senere er afgaaet ved Døden, havde i sin i New York afgivne Forklaring bekræftet at have hørt 1ste Styrmand raabe til Rorgængerens: „De drejer jo forkert“, fordi han saa, at Viseren viste Styrbords Ror.

Udkigsmanden mente, at Roret kort før Kollisionen først maatte have ligget Styrbord, fordi Skibet først drejede til Bagbord og straks derefter atter til Styrbord, medens Rorgængerens mente at have drejet Rattet i Overensstemmelse med Ordren, om han end indrømmede, at der var en Mulighed for, at han havde taget fejl.

Søretten afgav følgende Kendelse:

Aarsagen til Sammenstødet d. 11. Oktober 1904

mellem „Artemisia“ og „August“, ved hvilket sidstnævnte sank, ligger dels deri, at 1ste Styrmand paa „Artemisia“, der havde Vagt, har givet Ordren Bagbord med Roret — som i og for sig i Betragtning af Forholdene var rigtig — for sent. Dels synes denne Kommando ved Rorgængerens Fejltagelse at være bleven urigtig udført. Ledelsen af „August“ er uden Skyld i Sammenstødet.

Ved Seeamt i Bremerhaven behandlede fornylig Neptundamperen „Vestas“ Stranding d. 6. April d. A. i den nordlige Del af Store Bælt.

Sagens Omstændigheder er i Korthed følgende:

„Vestas“ Fører havde til Hensigt at styre efter Lysbøjen paa Lillegrund. Kl. 11 $\frac{1}{4}$  om Aftenen kom Vestborg Fyr i Sigte og pejledes i NV. t. N.  $\frac{1}{2}$  N., og omtrent tre Minuter efter fandt Strandingen Sted. Lysbøjen var ikke kommet i Sigte og kom det heller ikke efter Strandingen, hvorfor Kaptajnen var af den Mening, at den ikke havde været tændt. Efter senere indhentede Oplysninger har den imidlertid brændt paa det paagældende Tidspunkt. Vejret var ikke videre sigtbart, og Skibet blev totalt Vrag som Følge af Strandingen.

Søretten afgav følgende Kendelse:

Den 6. April 1905 er den tyske Damper „Vesta“, Kaptajn Burhorn, paa Rejsen fra Bremen til Vejle strandet paa Bolsaxen i omtrent 3 $\frac{1}{2}$  Kilometers Afstand fra Bøjen paa Lillegrund. Strandingen skyldes dels usigtbart Vejr, der har været endnu mere usigtbart, end man antog om Bord paa Damperen, dels Strømsætning, der ikke lod sig kontrollere, og muligvis yderligere Paa-virkning af Kompasset ved nærstaaende Jærnmasser. Skibsledelsen er uden Skyld i Strandingen.

## Literatur.

Den danske Lods, udgivet af det kongelige Sø-kort-Arkiv. Sjette Udgave, sluttet d. 1. Maj 1905. Kjøbenhavn 1905. 636 Sider.

Den foreliggende Udgave af vor officielle Farvandsbeskrivelse adskiller sig ikke væsentligt fra de to foregaaende Udgaver, idet den i Hovedsagen er et Optræk af femte Udgave rettet i Overensstemmelse med alle Forandringer og Tilføjelser, som er kommet til det kongelige Søkort-Arkivs Kundskab inden d. 1. Maj d. A.

Foruden den egentlige Farvandsbeskrivelse giver Den danske Lods som sædvanlig en Række almindelige Oplysninger vedrørende de danske Farvande saaledes om Afmærkning, Fyr og Taagesignaler, Signaler for Lods, Nødsignaler, Redningsvæsen, Toldvæsen, Karantænevæsen, Telegraf- og Telefonkabler, Signal- og Telegrafstationer, Vind- og Vejrforhold, Bundart, Misvisning, Signaler for Is, samt for Fyrskibe og Lystønders Fraværelse fra Station, Tidssignaler og Stormvarselsstationer.

Iøvrigt deles Stoffet i to Hoveddele, A. Farvandene uden for Skagen, der omfatter den Del af Nordsøen og Skagerrak, som beskyller den danske Kyst, og B. Farvandene inden for Skagen, der indbefatter Kattegat, Sundet, Store Bælt, Lille Bælt, Østersøen Syd for de danske Øer og de bornholmske Farvande, samt endelig de mere lukkede Farvande Limfjorden, Isefjord, Smaalands Farvandet og Farvandet Syd for Fyen. Inden for hvert af disse Afsnit findes atter en indledende Oversigt over Forholdene vedrørende Strøm, Ebbe og Flod, Is og lignende, saa vidt man gennem systematiske og andre Iagttagelser har Kendskab til disse.

Ligesom i de tidligere Udgaver er der under Kattegat og Sundet givet en kortfattet Beskrivelse af den svenske

Kyst og i Overensstemmelse hermed en lignende af den tyske Kyst i Lille Bælt og i Farvandet Syd for Lolland og Falster. For Oplysninger ud over, hvad der indeholdes i Bogen, henvises dels til de af Arkivet udgivne Kort samt til „Fortegnelse over Fyr og Taagesignalstationer i Danmark med Bilande“, „Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande“ og til „Den danske Havnelods“.

Det er formentligt unødvendigt atter at medgive dette Arbejde nogen nærmere motiveret Anbefaling; det har staaet sin Prøve og vil være velkendt for alle, til hvem det henvender sig, lige fra „tramp“ Damperen til Lystyachten. Derimod turde det maaske snarere være paa sin Plads endnu en Gang at minde om, at Fortalen til denne Udgave saa vel som til de tidligere slutter med de Ord: „Enhver Meddelelse til Bogens Berigtigelse vil blive modtaget med Tak af Søkort-Arkivet“. Et Værk af denne Art kan ikke, selv om det føres videre gennem nok saa mange Udgaver, naa til Fuldkommenhed, saa meget mere som de Forhold, det beskæftiger sig med, er og maa være underkastet jævnlig Forandringer ikke blot fra Menneskets, men ogsaa fra Naturens Haand. Men er saaledes den absolute Fuldkommenhed end paa Forhaand udelukket, saa bør ikke desto mindre den højst mulige Grad af Nøjagtighed i alle Enkeltheder stedse tilstræbes, og Kravet herom kan først opfyldes i det Øjeblik, da enhver Skibsfører og Styrmand, naar Lejlighed dertil frembyder sig, føler sig som Søkort-Arkivets Medarbejder.

Bogen indeholder nogle faa Rettelser og Forandringer, som man vil se sin Fordel ved inden Brugen at indføre i Teksten; desuden har Søkort-Arkivet umiddelbart efter denne Udgaves Fremkomst udsendt et omtrykt Blad (Pag. 53, 54) i Anledning af en Uoverensstemmelse mellem en Figur og Teksten, og endelig udkommer i Begyndelsen af hvert Aar paa sædvanlig Maade „Forandringer og Tilføjelser“ til Den danske Lods, som vil kunne faas gratis ved Henvendelse til Arkivet.

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, der er tildelt Kendings-Signaler, samt alfabetisk Register over Handelsskibe, udgivet efter Foranstaltning af Indenrigs- og Marineministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet. Syttende Udgave. Marts 1905.

Bogen indeholder de sædvanlige Oplysninger vedrørende Kendingssignaler, Ejendomsforhold, Dimensioner etc. for danske Skibe.

Vi anbefaler den, som vi har anbefalet dens Foræggere, til den størst mulige Udbredelse indenfor vor Handelsflaade.

## Strejkerne i Kronstadt og St. Petersburg.

Gennem Firmaet Hans Smith i Kronstadt er der tilstillet os følgende Cirkulære, dateret 9/22 Juli 1905:

Paa Grund af Strejkerne i St. Petersburg og Kronstadt er Arbejdslønnen steget med 60 til 80 pCt. af, hvad der hidtil gennemsnitlig betales, og paa samme Tid er Omkostningerne ved Losning og Ladning yderligere forøgede derved, at Arbejderne daglig beregner sig  $1\frac{1}{2}$  Time mere til Maaltider og Hvile. Stevedorerne i St. Petersburg og Kronstadt er derfor i Forlegenhed med deres Kontrakter, som allerede sluttedes i Vinter og var baserede paa den Middel-Arbejds løn, der den Gang blev betalt; og det er øjensynligt, at det vil være dem umuligt at opfylde deres kontraktmæssige Forpligtelser, med

mindre Rederne kommer dem i Møde og indvilliger i en Forhøjelse af Kontrakt-Priserne i Forhold til Arbejdslønnens Stigning.

Vi undertegnede Redere, Agenter og Skibsmæglere har paa flere Møder forhandlet om, hvad der bør gøres under disse Omstændigheder, og er for vort Vedkommende gaaede ind paa følgende Tillæg til Kontrakter og gængse Rater, som vi herved opfordrer vore Forretningsvenner til at tiltræde:

### Discharging Cronstadt.

The prices on existing Contracts for Coals to be increased by 35 % and for Coke, Fuel and Fire Bricks by 40 %.

Current prices being:

Welsh Coal.....	25 cop. + 35 %	= 33.75 cop. pr. ton.
North Country Coal 23	- + -	= 31.— - -
Coke.....	} 32 - + 40 %	= 44.80 - -
Fuel.....		
Fire Bricks.....		
plus half overtime & lighter & Sunday work for ships account.		

### Loading Cronstadt.

Wood Rbl.	1.25 D. B.
—	1.35 Bds. Rickers & long Props pr. 165 c. f.
—	1.25 Pulpwood, Short Props & Lathwood pr. 216 c. f.
—	1.35 Firewood pr. 216 c. f.

### Discharging Petersburg.

The prices on existing Contracts for Coals to be increased by 35 % and for Coke, Fuel and Fire Bricks by 40 %.

Current prices being:

Welsh Coal.....	27 cop. + 35 %	= 36.45 cop. pr. ton.
North Country Coal 25	- + -	= 33.75 - -
Salt.....	25 - + -	= 33.75 - -
Coke.....	} 35 - + 40 %	= 49.— - -
Fuel.....		
Fire Bricks.....		
plus half overtime & lighter & Sunday work for ships account.		

General.....	30 cop.
Chalk.....	} 40 - pr. ton
China Clay.....	
Spath.....	
Sulphur Ohre.....	25 - - -
Sulphur.....	{ 42 - - - not weighed.
	{ 45 - - - weighed.

### Loading Petersburg.

Grain.....	$\frac{21}{4}$ cop. pr. Chet. all round.
Wood....	Rbl. 1,35 D. B. Rickers Longprops & mining timber pr. 165 c. f.
-	1,45 Bds. pr. 165 c. f.
-	1,25 Pulpwood, Short props & Lathwood pr. 216 c. f.
	$1\frac{1}{2}$ cop. pr. cub. feet Aspenwood.
Flax.....	60 cop. pr. ton. Tow. etc. in proportion.
General.....	35 - - -
Eggs.....	45 - - -
Oil.....	10 - - cask hold.
-	7 - - - deck.

Vi haaber, at disse Rater vil vinde Deres Bifald, og at De vil bemyndige os til paa Deres Vegne at akceptere ovenstaaende Tillægsskala. Vi anser det for vor Pligt at gøre opmærksom paa, at vi i modsat Fald udsætter os for en General-Strejke, hvis Følger kan blive skæbnesvangre for Rederne og alle andre i Sagen interesserede.

Disse Rater skal forblive gældende, saa længe den nuværende Arbejds løn holder sig uforandret, og forøges

eller formindskes i Forhold til dennes Stigen eller Falden.

Transport af Arbejdere maa finde Sted for Skibets Regning.

Arbejderforsikring: Rb. 5—8 pr. Skib.

Undertegnet: The Northern Steamship Co. Ltd,  
P. Bornholdt & Co., Nic. Heimbürger,  
A. E. Stelp, G. Reinström, H. Bernstamm,  
Hans Smith, Maynard & Fishwicks,  
Radau & Co.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er det fremdeles Sortehavsforretningen, der har taget Hovedinteressen fangen, idet der fra de sydrussiske Havnene har været et livligt Begær efter Tonnage for denne og næste Maanedes Lastning, og der sluttedes et meget betydeligt Antal Dampere til Rater, der nærmest er en Kende bedre end for en Uge siden. Det er hovedsagelig større Baade, der har været begæret, og fra Havne som Nikolajeff, Odessa etc betales for saadanne 8/6 à 9/ til udsøgt Havn for prompt, 9/3 à 9/6 pr. 2den Halvdel af Avgust, 9/6 à 9/9 pr. September. Endvidere er der til Kjøbenhavn betalt 11/ for en 4,200 Tons Baad og 10/9 for en 5,500 Tons Baad, begge pr. primo September. Azoff har ogsaa fragtet en hel Del og betalte paa Charter indtil 11/ „any“ pr. ultimo Avgust, medens større Baade sluttedes til 10/3 à 10/6 til udsøgt Havn, 6 d. ekstra Hamburg. Donau Markedet ligger derimod flovt, og Noteringerne er mer eller mindre nominelle. Følgen af det gode Begær fra Sortehavet er en Tilbagegang i Kulfragterne til Middelhavet, og fra Cardiff opnaas f. Eks. nu kun 5/6 til Genua, Frs. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 7 Marseille, 5/ Port Said mod henholdsvis omkring 6/6, Frs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 5/9 à 6/ for en Maanedes Tid siden.

Østersømarkedet bevarer sin Fasthed, navnlig hvad Træfragterne angaar, og i mange Tilfælde sluttet der endda til betydeligt over Konference Rater. I Sverrig og Finland er Ekspeditionerne gennemgaaende normale, men paa de russiske Pladser kunde de være bedre, og at Forholdene der endnu langt fra er betryggende, fremgaar af en telegrafisk Meddelelse, som, medens dette skrives, er indløbet, og som gaar ud paa, at der nu igen er udbrudt Havnearbejderstrejke i Riga. Om Arbejdet ogsaa vil blive nedlagt andre Steder, forlyder der intet, heller ikke om, naar Strejken i Riga vil være forbi, men man maa haabe, at Arbejdet snart maa blive genoptaget, og at Strejken ikke vil forgrene sig, thi med den meget betydelige Mængde danske Dampere, som nu befærer de russiske Østersøhavne, staar der store Interesser paa Spil for vor Skibsfart. For Kornfragternes Vedkommende betaler St. Petersborg fremdeles 1/6 Hvedebasis London, Hull, Leith, Rotterdam, andre Pladser i Forhold dertil, hvortil der er sluttet et anseligt Antal Baade. Fra Riga og Libau er der derimod kun ringe Efterspørgsel paa Basis af 1/ pr. Havregr. London eller Rotterdam. De tyske Pladser er uforandrede.

I andre Retninger end forannævnte er der ikke indtraadt væsentlige Forandringer. Det østlige Marked har et langt større Tilbud af Tonnage, end der er Brug for, og Raterne er helt igennem trykkede. Saaledes har Calcutta sikret sig flere Baade for Jute paa Basis af 17/6 à 18/9 til Dundee, og for Sukker fra Java er gentaget 22/6 til Evropa eller Staterne. Fra Nordamerika er der stadig stor Knaphed paa Laster, og La Plata Markedet ligger daarligere. Begæret er taget kendetligt af, og Befragterne kan faa al den Tonnage, de vil, til 18/ fra San Lorenzo Grænsen pr. Avgust/September. Udefter er Raterne derimod bedre, og 8/6, maaske 8/9, er nu opnaelig for Kul fra Cardiff til River Plate.

Ad Østersøen til er Kulfragterne fremdeles meget tarvellige paa Basis af 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/9 fra Østkysten til Kronstadt eller Riga, 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 3/6 à 3/9 Kjøbenhavn, 4/ à 4/3 Kul Flensburg, Lübeck eller Wismar.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Petersborg ser Forholdene i Øjeblikket rigtig godt ud; der noteres saaledes Oljekager til Firth of Forth 9/ med Udsigt til at opnaa 1/ mere; fremdeles ventes en større Forretning til Danmark og Østslesvig, saa snart Tilførslerne indtræffer fra det Indre.

ab Stolpmünde, Rügenwalde og Colberg staar det omtrent helt stille, og der bliver næppe noget at gøre fra disse Pladser, før Høsten er overstaaet.

ab Rostock staar det vedblivende flovt, men da Rostock altid er den Plads, som først afskiber nyt Korn, tør man vel haabe snart at høre gode Efterretninger derfra.

ab Wismar er sluttet Saltsten til Kjøbenhavn 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark; senere blev sluttet Korn bl. a. til Odense til 3 Mark.

ab Kjøbenhavn blev i sidste Uge sluttet flere Skibe for Gasrensingsmasse til Stettin 3 Mark samt Ammoniak til Memel til 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, og Majs til Stege, Stubbekjøbing 9 Øre, Oljekager til Ystad, Rønne 13 Øre; fra Kastrup blev et enkelt Skib sluttet til Kjørteminde for Gødning 12 Øre.

ab Lysekil begynder Fragterne nu at gaa i Vejret, efter at de fleste svenske Kuttere er gaaet paa Fiskeri; saaledes er allerede sluttet til Stettin 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, og der er næppe Tvivl om, at der vil kunne gennemføres en Del mere lidt senere hen.

ab Norge. Der noteres Porsgrund/Truro, Barry Bjælker 22/, Skiensfjord/Leithfjord kort Props 11/ samt Feldspat til Stettin fra Langesund, Brevik, Kragerø og Kristianssand, alt til 5 Mark; endvidere Risør/Petersborg 6 Mark, ligeledes Feldspat.

## Generalforsamlinger.

### Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt den 26. Juli ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior for at drøfte Spørgsmaalet om Tilskud til det paatænkte ny Skoleskib for Befalingsmænd.

Formanden, Kommandør Münter, indledede og omtalte nærmere den Plan, der var fremkommen fra en Kreds af Mænd om Oprettelsen af et saadant Skoleskib. Der var her ikke paa nogen Maade Tale om nogen Konkurrence til „Georg Stage“, som jo efter endt Reparation vil genoptage sit Hverv som Skoleskib, thi dette ny Skib var anlagt efter en helt anden Maalestok og med helt andre Opgaver.

Den Kreds af Mænd, som havde undfanget Ideen til Oprettelsen af det ny Skoleskib, havde nu henvendt sig til Foreningen til Søfartens Fremme med Forespørgsel om, hvad Støtte der kunde ventes herfra til Tankens Realisation. Bestyrelsen, som fandt, at Sagen ubetinget laa indenfor Foreningens Interesseomraade, havde drøftet Spørgsmaalet indgaaende og var kommet til det Resultat, at den vilde støtte denne Sag af bedste Ævne. Der var to Maader, paa hvilke man kunde yde en saadan Støtte — dels ved at købe Aktier og derigennem lette selve Tilvejebringelsen af Skibet, dels ved, naar dette allerede var oprettet, at give et vist Antal Fripladser aarligt som Bidrag. Resultatet af Bestyrelsens Forhandlinger var blevet, at man havde valgt at gaa den første Vej, og foreslaa Aktietegning i Skibet, fordi det først og fremmest var af Betydning overhovedet at faa Skibet tilvejebragt. Var det først anskaffet, vilde der ogsaa nok være Mænd, der vilde hjælpe til at sætte det i Gang og sørge for at holde det gaaende. Men saa kunde Foreningen

maaske endda til den Tid yderligere støtte ved nogle Fripladser.

Bestyrelsens Forslag med Hensyn til denne Anvendelse af Foreningens Midler kunde underkastes Kritik, men derfor havde man ogsaa indkaldt denne Generalforsamling til Drøftelse af Spørgsmaalet. Det foreliggende Forslag gik ud paa, at Bestyrelsen bemyndiges til at tegne et Beløb af 20,000 Kr. i Aktier i det paatænkte Selskab, saafremt det kom i Stand.

Direktør Will støttede Bestyrelsens Forslag. Der var haardt Trang til et saadant Skib, og han saa ingen Hindring for at anvende Foreningens Midler paa denne Maade.

Kaptajn Møller fandt det uheldigt, netop som „Georg Stage“, der hidtil havde været Opdragelsesstedet for vor Skibsførerstand, toges paa Slippen, da at gaa til Oprettelsen af et nyt Skoleskib. Han havde hellere set, at man havde givet et Tilskud til atter at sætte „Georg Stage“ i Gang. Han ansaa det ny Foretagende for meget tvivlsomt, og navnlig maatte man huske paa, at den danske Koffardimarine slet ikke havde Plads til alle de unge Sømænd, man paa den Maade vilde uddanne — og saa vilde de blot gaa til Udlandet. Men under alle Omstændigheder vilde han da hellere gaa med til at give et Antal Fripladser aarligt end den her foreslaaede Aktietegning.

Direktør Will hævdede, at Oprettelsen af det ny Skib ikke paa nogen Maade betød en Tilsidesættelse af „Georg Stage“, og dette sidste behøvede intet Tilskud fra Foreningen her for at komme i Gang igen. Paa det ny Skib skulde de unge Mænd have en mere omfattende og vidtrækkende Uddannelse, end de kunde faa paa „Georg Stage“s korte Læretid. Afgangen fra et saadant Skib vilde kun blive c. 25 aarligt, og det kunde der nok blive Plads til herhjemme. Han var af den sikre Overbevisning, at det ny Skoleskib vilde blive af overordentlig Betydning for Højnelsen af vor Skibsførerstand. Det var først og fremmest i den store Fart, at man savnede den fornødne Uddannelse hos vore Sømænd, og det var netop dette Savn, det ny Skib vilde afhjælpe.

Kommandør Münter oplyste, at Foreningen ikke havde modtaget nogen Begæring om Støtte fra „Georg Stage“, og mente, at en saadan heller ikke var nødvendig, da dette Skib baade nød Statsunderstøttelse og sad inde med betydelig Kapital. Men saaledes, som han altid havde opfattet „Georg Stage“, var dette Skib ogsaa kun anlagt paa selve Matrosuddannelsen, medens det ny Skib skulde tage Sigte paa den større Uddannelse af Officererne. Det var saaledes to helt forskellige Opgaver, hvorom der her var Tale. Han anbefalede paany Bestyrelsens Forslag.

Kaptajn N. Jensen havde ingen rigtig Tiltro til denne Sag og var bange for, at et saadant Skib kun vilde blive for velhavende Folk, som saa vilde trænge mange dygtige, men fattige Mennesker til Side.

Skolebestyrer Neergaard fremhævede, at det ogsaa var Tanken at hjælpe uformuende frem paa dette Skib, hvis de havde Ævner. Han anbefalede varmt at støtte Bestyrelsens Forslag; der var den stærkeste Trang til et saadant fleraarigt Uddannelsesskib for unge Søfolk, hvor de virkelig kunde lære noget — først og fremmest lære at tænke selv. Maaske kunde ogsaa Navigationslærernes Uddannelse knyttes til et saadant Skib.

Efter at endnu flere Talere havde haft Ordet fra begge Sider, vedtog Forsamlingen enstemmigt Bestyrelsens Forslag om at tegne Aktier til et Beløb af 20,000 Kr. i Selskabet til Oprettelse af et nyt Skoleskib, saafremt dette kommer i Stand.

### Ugens Havarier.

Talisman, Kutter af Drøbak, har, paa Rejsen fra Tuborg til Gøteborg med Petroleum, været paa Grund ved Afsejlingen fra Tuborg og maatte for at komme flot losse en Del Petroleum i Lægtene. Skibet er i læk Tilstand ankommet til sit Bestemmelsessted.

Mireille, Dpsk. af Marseille, har, paa Rejsen fra Huelva til Riga med Erts, været paa Grund Nord for Saltholmen. Svytzers har assisteret Skibet flot, efter at en Del af Ladingen var losset i Lægtene, og indbugseret det til Kjøbenhavn.

Caroline, Brigantine af Marstal, har, paa Rejsen fra Saltvik til Binie med Bjælker, været i Kollision med det engelske Slagskib „Jupiter“ i Kanalen. „Caroline“ fik Boven stærkt beskadiget samt Bugsprødet bortrevet; Skibet maatte indbugseres til Dover.

Jylland, Fiskekutter, er d. 25. f. M. sunken udfor Blaa-vandshuk  $\frac{3}{4}$  Kml. ude. Besætningen, 5 Mand, reddede sig i Land i en Motorjolle.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Bark „Mary José“ af Fanø, for Tiden liggende i Goole, er gennem den korresponderende Reder J. P. Clausen solgt til et Rederi i Norge for  $\text{L} 1,450$ . Barken maaler 625 Reg.-Tons og er bygget af Jærn i England for godt 30 Aar siden.

Dæksbaad „Johanne Margrethe“ af Rudkjøbing er af Ejeren Baadfører H. C. Jensen af Rudkjøbing solgt til Skipper N. H. Grube af Marstal for 1,200 Kr. Overtagelsen sker straks.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 1. Avgust.)  
Arno, Strubberg, afg. fra Kristinestad 30. Juli. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Bergen 31. Juli — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 24. Juli. — Jolantha, Simonsen, ankom til Hull 28. Juli. — Kursk, Gommesen, ankom til Libau 30. Juli. — Louise, Kruse, afg. herfra. 27. Juli. — Ribershus, Larsen, ankom hertil 30. Juli. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kristiania 28. Juli. — Vadsø afgik fra Manchester 29. Juli. — Georgios I, Sørensen, ankom til Anvers 28. Juli. — Esbjerg, Solberg, afgik herfra 31. Juli. — Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 29. Juli. — United States, Wulf, afgik fra Kristianssand 28. Juli. — Seine, Dampt, ank. til Yxpila 27. Juli. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom hertil 28. Juli. — Livadia afgik herfra 29. Juli. — Loire, Craignou, afgik herfra 28. Juli. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 28. Juli. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 29. Juli. — Leopold II, Meyer, afgik fra Anvers 27. Juli. — Omsk, Jonsen, afg. fra Anvers 27. Juli. Maja ank. hertil 31. Juli. — Perm, Christensen, ankom til Libau 31. Juli. — Valdemar, Johnsen, ank. til Dunkerque 31. Juli. — Rita, Schibbye, ankom til Leith 31. Juli. — Algarve, Borries, ankom til Lappvik 29. Juli. — Dagmar, Larsen, afgik fra Napoli 31. Juli. — Douro, Mortensen, pass. Kronstadt 29. Juli for St. Petersburg—her. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Holtenau for Riga—Dunkerque 29. Juli. — Moskov, Meldahl, ank. til Newcastle 31. Juli. — Beira, Lunge, afgik herfra 29. Juli. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Burntisland 29. Juli. — Christian IX, Holm, ankom hertil 31. Juli. — Ellen afgik herfra 29. Juli. — Thyra, Fischer, afgik fra Libau 29. Juli pass. Holtenau 31. Juli. — Activa afg. fra Bremen 31. Juli. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. fra St. Petersburg 31. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau for London—her 1. Avgust. — Kasan, Hansen, ankom til London 31. Juli. — Tiber, Bech, afgik fra Barcelona 31. Juli. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 1. Avgust. — Viking, Rasmussen, pass. Holtenau for Riga—Anvers 1. Avgust. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 31. Juli. — Marie afgik herfra 31. Juli. — Nishnij Novgorod, Hader, afgik fra Hull 31. Juli. — Vesta, Godtredsen, afgik fra Leith 29. Juli til Island. — Ceres, da Cunha, afg. herfra 30. Juli til Færøerne og Island. — Tjaldur, Rothe, ankom til Leith 31. Juli fra Færøerne—hertil. Laura, Gøtchse, ankom til Leith 31. Juli fra Island.



**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Blyth 31. Juli. — Frode, Meyer, ank. til Blyth 30. Juli. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 31. Juli, best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Sunderland 29. Juli. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Hull 24. Juli. — Volmer, Jørgensen, afgik fra Ohola 1. Avg, best. til Honfleur. — Knud II, Hansen, afg. fra Haukipudas 30. Juli, bestemt til Rouen. — Skjold, J. Petersen, afgik fra St. Petersborg 27. Juli, bestemt til Velzen. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til Kbhvn. 30. Juli. — Ragnar, Holst, er ankommet til Sunderland. — Magnus, P. L. Petersen, afg. fra Hull 1. Avgust, bestemt til Kronstadt. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Rotterdam 1. Avg. — Svend II, Jensen, ankom til Uleåborg 1. Avgust. — Harald, Hveysel, afgik St. Petersborg 28. Juli, best. til Rotterdam.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ankom til Sundsvall 30. Juli. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Norrkøping 1. Aug. — Ulf, C. Huus, afgik fra Trångsund 29. Juli, best. til Calais.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 31. Juli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Rotterdam 29. Juli, bestemt til Blyth. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 21. Juli. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra London 1. August. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til Bona 30. Juli. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Dunkerque 27. Juli. — Pawel Andrejef, Tannebek, ankom til Hankow 31. Juli. — Peter Berg, Petersen, afgik fra Newcastle 26. Juli, best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til St. Petersborg 15. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 31. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 28. Juli.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Methil 28. Juli. — Ansgar, Madsen, ank. til Methil 1. August. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Kronstadt 30. Juli, best. til Dunkerque. — Hamlet, Reese, ankom til Reval 25. Juli. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 28. Juli, best. til Kronstadt. — Rolf, Olsen, afgik fra Newcastle 28. Juli, best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Olsen, afgik fra Blyth 27. Juli, bestemt til Kronstadt.

**Heimdal.** Anine, Leth, afg. fra Råfsö 31. Juli. — Kamma, Løffler, ankom til Archangel 21. Juli. — Helga, Risø, ank. til Hernösand 28. Juli. — Martha, Christensen, ankom til Råfsö 2. August. — Elna, Rathje, ank. til Dieppe 1. Aug. — Therese, Izard Pedersen, ank. til Tyne Dock 23. Juli. — Simone, Jørgensen, ankom til Norrkøping 1. August. — Jeanne, Lagesen, ank. til Rouen 29. Juli.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Nielsen, afgik fra St. Petersborg 28. Juli, bestemt til Helsingør. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Cardiff 28. Juli, best. til Karlskrona. — Nordsøen, Gram, ankom til Guernsey 28. Juli. — Nexos, Basse, pass. Deal 30. Juli, best. til Cardiff. — Nora, Jørgensen, afgik fra Stolpmünde 2. Juli, best. til Ryöväliniemi. — Cito, F. Nielsen, ankom til Antwerpen 29. Juli. — Napoli, Christensen, ankom til Methil 28. Juli. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Cherbourg 29. Juli, best. til Methil. — Neptun, Knudsen, afgik fra Hernösand 29. Juli, bestemt til Ghent. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Koivusaari 31. Juli. — Alfa, Iversen, ankom til Burryport 31. Juli.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Burntisland 30. Juli. — Karen, Winther, ankom til Rouen 30. Juli.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Torneå 1. August. — Dagny, Lorentzen, ankom til Narva 30. Juli. — Mary, Larsen, ank. til Lerwick 30. Juli.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Rouen 28. Juli.

**Nordsøen.** Nordland, Norsk, ank. til Kbhvn. 30. Juli. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til St. Petersborg 25. Juli. — England, Andersen, ankom til St. Petersborg 30. Juli. — Holland, Poulsen, ankom til Rochefort 25. Juli. — Rusland, Møller, ankom til London 1. August.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, ankom til Santos 18. Juli. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Kronstadt 29. Juli. — Mars, Clausen, afgik fra Aalborg 28. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Tyne 1. Aug.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Stettin 26. Juli, ank. til Riga 28. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Delfzyl 29. Juli, ankom til Dunston 31. Juli. — Normannia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 28. Juli, bestemt til St. Petersborg. — Livonia, Skov, afgik fra St. Petersborg 26. Juli, bestemt til Rotterdam.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Aarhus 29. Juli, ank. til Riga 1. August.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 28. Juli, bestemt til Ghent. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 29. Juli, best. til Dordrecht. — Britannia, Jensen, afgik fra Amsterdam 28. Juli, ankom til Hull 29. Juli.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 31. Juli

bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afg. fra St. Petersborg 26. Juli, best. til Ghent. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Karløe 29. Juli, bestemt til Amsterdam.

**Dan.** Pionia, Hansen, ankom til Rostock 28. Juli. — Selandia, Rasmussen, afg. fra St. Petersborg 26. Juli, best. til Leith.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Blyth 28. Juli. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Cardiff 1. August, best. til Kronstadt. — Flynderborg, Larsen, ank. til Stettin 31. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 30. Juli. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 29. Juli, best. til Yxpila. — Jømsborg, Mathiesen, ank. til St. Louis du Rhone 29. Juli. — Kronborg, Hveysel, afg. fra Petersborg 29. Juli, best. til Ghent. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 27. Juli, best. til Ghent. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Rotterdam 22. Juli, bestemt til Archangel. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Ghent 29. Juli, best. til West Hartlepool. — Søborg, Fischer, ankom til Archangel 22. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 30. Juli.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Frahestad 26. Juli. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Methil 27. Juli, bestemt til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, ank. til Rotterdam 24. Juli. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Hull 1. August. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 22. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Blyth 29. best. til Kronstadt. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Methil 31. Juli, bestemt til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, ankom til Riga 1. August.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Braila 30. Juli. — Jægersborg, Larsen, ankom til Rouen 31. Juli. — Kallundborg, Lund, afg. fra Kotka 29. Juli, best. til Ghent.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Methil 31. Juli.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Grimsby 29. Juli, best. til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet Torm.** Alice, Hansen, afgik fra Rotterdam 29. Juli, ank. til Grangemouth 31. Juli. — Hermia, Petersen, afg. fra Burntisland 26. Juli, ank. til Kiel 30. Juli. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 31. Juli, bestemt til Newcastle. — Sara, Warning, afgik fra Grimsby 27. Juli, best. til St. Petersborg. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra St. Petersborg 28. Juli, bestemt til Emden. — Ajax, Brorsen, afgik fra Burntisland 31. Juli, bestemt til Kiel. — Agnete, Sørensen, afgik fra Ghent 30. Juli, ankom til Methil 1. August. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kronstadt 1. August. — Helene, Jensen, ankom til Methil 1. August.

**Det østasiatiske Kompagni.** Vestindisk Afdeling St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 26. Juli. — St. Jan, Rambusch, ankom til Hamburg 27. Juli. — St. Thomas, Prah, afg. fra Cadiz 30. Juli. — St. Domingo, Koch, ank. til Tampico 24. Juli.

**Æra.** Enigheden, Svane, ank. til Koivusaari 25. Juli. — Erindring, Nielsen, ankom til Dunkerque 26. Juli.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Yxpila 31. Juli. — E. M. Dalgas, Møller, ligger i Burntisland. — St. St. Blicher, Albertsen, ligger i Methil. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Wasa 31. Juli. — G. Kock, Jørgensen, ligger i Rouen. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Wasa 29. Juli. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Rotterdam. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i St. Petersborg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ligger i St. Petersborg. — Alfred Hage, Ellekilde, ligger i Ghent. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Nykjøbing F.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Methil 30. Juli. — Clara, Villadsen, ank. til Kotka 31. Juli. — Kai, Kurtzhals, ankom til Ghent 23. Juli. — Erik, Steen, ankom til St. Petersborg 29. Juli. — Svend, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 29. Juli. — Axel, Damm, afgik fra Nyhamn 27. Juli, best. til Terneuzen. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Cherbourg 30. Juli. — Skjaln Hvide, Bjarnarson, afg. fra Libau 29. Juli, bestemt til Newhaven. — H. V. Fisker, Nielsen, ankom til Penarthdock 31. Juli. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Hamnholm 28. Juli. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Aalborg 2. August.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Gefle 31. Juli. — Slesvig, Svarrer, ank. til Middlesbro 31. Juli.

### Sejlskibe.

**Fanø.** Nordby, Hans, Jensen, afgik fra Rotterdam 12. Juli, ankom til Goole 16. Juli. — Lenita, Clausen, ankom til Hull 28. Juli fra Conception via Queenstown. — Sixtus, Eriksen, prajet 7. Juni 7<sup>o</sup> N. 27<sup>o</sup> V. fra Cardiff til Valparaiso. — Copley, Struckmann, prajet 10. Juli paa 36<sup>o</sup> N. 15<sup>o</sup> V. fra Antwerpen til San Francisco.

**Fans. Sanderho.** Killena. Hansen, ankom til Shields 30. Juli fra Dunkerque. — Merida, Pedersen, ankom til Vliesingen 31. Juli fra Montevideo.

**Ranne.** Erik, Sonne, ankom til Newcastle 25. Juli. — Couréer, Jacobsen, ank. til Nykjøbing F. 25. Juli. — Castor, Clausen, ank. til Fredericia 26. Juli. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksminde 28. Juli. — Freja, Bech, ankom til Wisby 28. Juli. — Gudmund, Borbye, ank. til Oscarshavn 28. Juli. — Sigurd, Hansen, ank. til Karlskrona 30. Juli. — Amalie, Nielsen, ank. til Aarhus 30. Juli. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Kjøbenhavn 30. Juli. — Nestved, Larsen, ankom til Kbhvn. 30. Juli. — Prøven, Bidstrup, ankom til Slite 31. Juli. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Rendsburg 31. Juli.

**Svendborg.** Merkur, Lund, ankom til Brest 27. Juli. — Helge, Carlsen, ankom til Rudkjøbing 28. Juli. — Noah, Carlsen, ank. til Lorient 27. Juli. — Dana, Rasmussen, ank. til Pentevan 29. Juli. — Vera, Jensen, ank. til Falmouth 28. Juli. — Hansine, Nielsen, ankom til Bandholm 29. Juli. — Magnet, Gommessen, ank. til Warkworth 27. Juli. — Odin, Andersen, ankom til Vegeasack 26. Juli. — Gæa, Petersen, ankom til Kalmar 28. Juli. — Union, Rasmussen, ankom til Bremen 28. Juli. — Fylla, Rasmussen, ank. til Concarneau 28. Juli. — Boline Marie, Hansen, ank. til Stettin 25. Juli. — Immanuel, Jensen, ankom til Horsens 26. Juli. — Ludvig, Larsen, ank. til Baryt Head 26. Juli. — Urda, Mikkelsen, ankom til Drøbak 22. Juli. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Hull 25. Juli. — Maagen, Jensen, ankom til Helsingborg 25. Juli. — Standard, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 24. Juli. — Jens, Eriksen, ankom til Hull 25. Juli. — Mine, Møller, ank. til Rochester 24. Juli. — Activ, Mouritsen, ankom til Kotka 25. Juli. — Magnus, Jensen, ankom til Helsingborg 25. Juli. — Newsky, Nielsen, ankom til St. Petersburg 29. Juli. — Martin, Hvenegaard, ank. til Par 31. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Kalmar 30. Juli. — Dannebrog, Clausen, ankom til Kirkcaldy 29. Juli. — Skjold, Larsen, ankom til Wemyss 29. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til St. Petersburg 28. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 29. Juli. — O. M. Nielsen, Jensen, ankom til St. Petersburg 29. Juli. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til Stettin 30. Juli. — Valdemar, Andersen, ankom til Stettin 30. Juli. — Martha, Hansen, ankom til Gefse 31. Juli. — Concordia, Henriksen, ankom til Skeletø 30. Juli. — Insulaneren, Nielsen, ank. til Pembroke 29. Juli. — Palleesen, Jensen, ankom til Helsingør 30. Juli. — Zampa, Petersen, ankom til Helsingør 30. Juli.

**Æra.** Jørgen Olsen, Christensen, ankom 25. Juli til Gøteborg. — Dannebrog, Folmer, ankom 24. Juli til London. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 25. Juli til Schelde. — Forening, Hansen, ankom 24. Juli til Rochester. — Ingolf, Nymann, ankom 25. Juli til Hamburg. — Hosanne, Philipsen, ankom 23. Juli til Cappel. — Anne, Rosenbeck, ankom 23. Juli til Leiths Red. — Abba, Petersen, ank. 25. Juli til Drøbak. — Anne Cecilie, Drejø, afgik 24. Juli fra Kjøbenhavn til Malmø. — Emanuel, Nielsen, afgik 24. Juli fra Kjøbenhavn til Præstø. — Karen, Eriksen, ankom 25. Juli til Kjøbenhavn. — Argo, Clausen, ankom 26. Juli til Falmouth. — Cathinka, Olsen, ankom 26. Juli til Libau. — Marstal, Hansen, ankom 26. Juli til Arendal. — Amor, Rasmussen, ankom 27. Juli til Stubbekjøbing. — Nielsine, Christensen, ankom 27. Juli til Aalborg. — Venus, Jensen, ankom 26. Juli til Togo. — Ellen, Hansen, ankom 26. Juli til Kjøbenhavn. — Hydra, Albertsen, ank. 27. Juli til Reykjavik. — Freya, Petersen, ankom 28. Juli til Gottenborg. — Smart, Christensen, ankom 28. Juli til Fowey. — Freya, Nielsen, ank. 28. Juli til Kallundborg. — Gudmund, Stegmann, ankom 28. Juli til Oscarshavn. — Ariel, Andersen, Andersen, ankom 27. Juli til Amble. — De 8 Søkende, Boye, ankom 26. Juli til Kjøbenhavn. — Elise, Mortensen, ankom 27. Juli til Tuborg. — Theodor, Andersen, afgik 25. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Christiane, Nielsen, ankom 28. Juli til Kronstadt. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 28. Juli til Langesund. — Marie, Friis, ank. 26. Juli til Swinemünde. — Belgen, Friis, ank. 28. Juli til Korsør. — Merkur, Friis, ank. 29. Juli til Nastroruk (New-Brunswick). — Wemyss Castle, Albertsen, ankom 28. Juli til Leith. — Dana, Pedersen, ankom 29. Juli til Hernøsand. — Gloria, Fabricius, ank. 30. Juli til Swinemünde. — Immanuel, Bager, ankom 30. Juli til Courseulles. — Bien, Petersen, ankom 29. Juli til Sandefjord. — Herkules, Bager, ank. 30. Juli til Larvik. — Svip, Jensen, ankom 30. Juli til Drejø. — Amor, Hansen, ankom 30. Juli til Åhus. — Thea, Friis, ankom 31. Juli til Sundsvall. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom 29. Juli til St. Vaast. — Forældres Minde, Christensen, ankom 30. Juli til Legnington. — Ansgar, Jørgensen, ankom 30. Juli til Uleåborg. — Immanuel, Schmidt, ank. 30. Juli til Søvesborg. — Albert, Fabricius, ankom 31. Juli til Frederiksted. — Karen, Eriksen, afgik 29. Juli fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Ruth, Eriksen, ankom 29. Juli til Piteå.

## Emil G. v. Høveling,

Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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 Fyreue, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

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

**Nordsøen. Horns Rev. Slugen.** Fiskekutteren „Jylland“ er sunket i Slugen i 6 à 7 Fv. Vand, c.  $\frac{2}{3}$  Kml. NØ. for Lystønden „Cancer“. Vraget er forgæves eftersøgt.

**Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal.** Vraget af den i Thyborøn-Kanal paa NØ.-Siden af Langholm sunkne Brig er uskadeliggjort, saaledes at der over Vragets yderste Halvdel er 12 Fod Vand, medens det videre indefter mod Land er sprængt ned til Grunden. Vragtønden er inddraget.

**Kattegat. Svitringen S.** En rød Spidstønde med rød Stage og 3 opadvendte Koste, „Svitringen S.“, er i 4 Fv. Vand udlagt SSV. for den S.-ligste af Svitringen Puller. 56° 54', N. Br. 10° 31', Ø. Lgd.

**Hirsholmene. Græsholm V.** Vraget af den  $1\frac{2}{3}$  Kml. N. 71° V. fra Hirsholm Fyrtaarn sunkne Skonnert „Isabella“ er bortprængt, saa at den mindste Dybde paa Stedet er 11 Fod; uden om Stedet er der 12 à 13 Fod Vand.

**Samsø Ø. Middelflak.** Tæt Ø. for Vraget af den paa Middelflak sunkne Galease er i 5 Fv. Vand udlagt en Vragvager. 55° 56', N. Br. 10° 54', Ø. Lgd.

**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 Skydning foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne 1 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 23., 24., 26., 28. og 30. August, samt 1., 2., 5., 6., 11. og 12. Sept. fra Kl. 8 Form. til Kl. 4 Eftm.; den 8. og 9. Sept. fra Kl. 8 Form. til Kl. 6 Eftm.

**Østersøen. Gjedser.** Den 4de August 1905 tændes Gjedser ny Fyr. Det er et hvidt Lyntyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $3\frac{3}{4}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $3\frac{3}{4}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $11\frac{3}{4}$  S. Flammens Højde: 83 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Lysævn: 28 Kml. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Østersøen. Møen S.** I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Malmø, staar en Mast, der sandsynligvis er fast i et Vrag, 10 Kml. S. t. v. fra Møens Fyr. Vraget er uskadeliggjort, der er  $8\frac{1}{4}$  Fv. Vand over det.

**Gotland. Svingrund.** Den sorte Stage ved Svingrund er nu udlagt. 57° 56' 4" N. Br. 19° 1' 15" Ø. Lgd.

**Sverrig. Bottniske Bugt. Norrutharet.** Norrutharet Fyr viser nu grønt Hurtigblink fra N. 20° V. gennem N. til N. 74° Ø. 61° 15' 32" N. Br. 17° 17' 55" Ø. Lgd.

**Finland. Bottniske Bugt.** Den 19de Juli 1905 er Fyrskibet „Helsingkallen“ uden for Ny Karleby atter udlagt paa Station.

**Rusland. Reval Bugt. Katharinenthal.** Det S.-lige Katharinenthal Fyr viser til Forsøg, naar det er Taage, rødt Lys.

**Tyskland. Swinemünde.** Til den 14de August 1905 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 Fm. ved Swinemünde. Naar der skydes, hejses et grønt Flag paa Fyrtaarnet, og det er da forbudt at løbe ind i eller ud af Havnen. Et grønt Flag hejst paa Lodstaarnet betyder, at der ikke skydes den Dag.

**Kleines Stettiner Haff.** I Kleines Haff er i Kbl. V. t. S.

fra Baaketønde „Ostrepzin O.“ i 14 Fod Vand sunket en Kahn. Vraget er afmærket med en Vragtønde med Cylinder og om Natten med en grøn over en hvid Lanterne.

**Koserow Steingrund.** Spirtønden ved Koserow Steingrund har til Adskillelse fra Spirtønden ved Vineta-Bank nu en opadvendt Kost over den N.-lige Topbetegnelse.

**Travemünde og Lübeck Havn.** Med daglig Vandstand til-lades det Skibe med et Dybgaende af 24 Fod at staa ind i Travemünde Havn, af 20 $\frac{1}{2}$  Fod derfra til Svingbroen i Lübeck Havn og af 19 Fod i Lübeck indre Havn.

**Kieler Fjord.** Lystønden „Kiel 5“ er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7 S., Lys 4 S., Mørke 3 S. Synsviddens: 6 Kml.

Den sorte Spidstønde „Kiel 7“ er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 9 S., Lys 6 S., Mørke 3 S.

**Schönhagen.** Paa 21 Fods Grunden 7 Kbl. fra Kysten ved Schönhagen er fundet en Sten med 15 Fod Vand. 54 $\frac{1}{2}$  37 $\frac{1}{2}$  N. Br. 10 $\frac{1}{2}$  37 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Lille-Bælt. Holsts-Flak.** Fra 1. Avgust til 15. Oktober 1905 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak, hvor Skiver er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, viser rød Stander og om Natten 3 røde Lanterner og elektrisk Søgelys.

**Anslet-Hage.** Den 12. Avgust 1905 flyttes den hvide Baaketønde med Ø.-lig Topbetegnelse „Anslethage O.“ c. 3 $\frac{1}{2}$  Kbl. SØ. hen i 5 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand. 55 $\frac{1}{2}$  20 $\frac{1}{2}$  23 $\frac{1}{2}$  N. Br. 9 $\frac{1}{2}$  40 $\frac{1}{2}$  53 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Følgende Fyr og Fyrlamper er forandret saaledes:

Hogstenen Fyr er nedlagt og en Fyrlampe tændt samme Sted. Den viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 84 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Godølandet, gennem S. og Ø. til N. 43 $\frac{1}{2}$  Ø., fri Ø. om Sjongsfu, rødt derfra til N. 23 $\frac{1}{2}$  Ø., hvor Lyset skjules af Godølandet. Flammens Højde: 38 Fod. Brændetid: 20. Juli—15. Maj.

Sørleksens Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelser. Den lyser fra S. 61 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Storafua og Kværnskjærene, gennem S. og Ø. til N. 63 $\frac{1}{2}$  Ø., fri S. om Nordleksen.

Beian Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelser. Den lyser fra S. 51 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Garten, Smellingen og Smellingsflua, gennem S. og Ø. til N. 62 $\frac{1}{2}$  Ø., fri S. om Hovdetaaen.

Agdenes Fyr er forandret. Det viser hvidt Hurtigblink fra S. 80 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Smellingsflua gennem V. til N. 87 $\frac{1}{2}$  V., fri N. om Valsetskjærene, hvidt fast Lys, derfra gennem N. til N. 26 $\frac{1}{2}$  Ø., fri V. om Vesterflua, rødt, fast Lys derfra til N. 30 $\frac{1}{2}$  Ø., fri Ø. om Vesterflua, hvidt, fast Lys derfra til N. 36 $\frac{1}{2}$  Ø., fri V. om Bakstenskjærene, grønt, fast Lys derfra til N. 46 $\frac{1}{2}$  Ø., fri Ø. om Vestvikskjærene, hvidt, fast Lys derfra gennem Ø. til S. 21 $\frac{1}{2}$  Ø., fri Ø. om Kivnebnæs, rødt, fast Lys derfra til S. 15 $\frac{1}{2}$  Ø. Flammens Højde: 114 Fod. Lysævnens: 11 $\frac{1}{2}$ , 8 og 6 $\frac{1}{2}$  Kml.

Veiholmen Fyrlampe er nedlagt og to Fyrlamper, der viser Fyr med Formørkelser, tændt ved Veiholmen, nemlig:

1) Haugjegla Fyrlampe, der viser grønt Lys fra S. 71 $\frac{1}{2}$  Ø., fri N. om Skjerjeboen, gennem S. til S. 38 $\frac{1}{2}$  V., fri V. om Singsflua, rødt Lys derfra gennem V. til N. 55 $\frac{1}{2}$  V., fri N. om Remman, hvidt Lys derfra gennem N. og Ø. til S. 71 $\frac{1}{2}$  Ø. Flammens Højde: 27 Fod. 63 $\frac{1}{2}$  31 $\frac{1}{2}$  55 $\frac{1}{2}$  N. Br. 7 $\frac{1}{2}$  58 $\frac{1}{2}$  10 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

2) Singsundet Fyrlampe paa Hvaldragkskjær, Sundets S.-Side. Lyset er grønt fra S. 32 $\frac{1}{2}$  V., fri V. om Haaskjærene, til S. 81 $\frac{1}{2}$  V., fri N. om Persboen, paa S.-Siden af venstre Indløb, rødt derfra gennem V. til N. 45 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Singsholm-skjærene, paa N.-Siden af Indløbet, grønt derfra gennem N. til N. 49 $\frac{1}{2}$  Ø., fri S. om Langbofu, rødt derfra til N. 51 $\frac{1}{2}$  Ø., fri N. om Skjærene paa S.-Siden af Sildsundet. Flammens Højde: 21 Fod. 63 $\frac{1}{2}$  31 $\frac{1}{2}$  0 $\frac{1}{2}$  N. Br. 7 $\frac{1}{2}$  57 $\frac{1}{2}$  0 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

Bratvær Fyrlampe viser nu grønt Lys fra N. 18 $\frac{1}{2}$  Ø. gennem N. til 31 $\frac{1}{2}$  V., over Remman. I øvrigt uforandret.

Bessaker Fyrlampe viser nu hvidt Lys fra S. 63 $\frac{1}{2}$  V., fri S. om Vetmoboen, til S. 53 $\frac{1}{2}$  V., fri N. om Terningen, rødt Lys derfra gennem S. til S. 18 $\frac{1}{2}$  Ø., hvidt Lys derfra til S. 26 $\frac{1}{2}$  Ø., ind mod Havnen, rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 13 $\frac{1}{2}$  Ø., fri V. om Drogsholmen, hvidt Lys derfra til N. 6 $\frac{1}{2}$  Ø., fri Ø. om Steinen og Aunegrunden.

Gjesnaken Fiskefyr brænder fra 15. Januar til 15. April. Søndre Honningsvaag Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Lyset er rødt over Juledagsneset, i øvrigt hvidt.

**Tyskland. Helgoland NNØ.** Vraget, som laa paa 54 $\frac{1}{2}$  26 $\frac{1}{2}$  N. Br. 8 $\frac{1}{2}$  1 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd., er forgæves eftersøgt.

**Eiben. Hamburg.** Paa den NV.-ligste Ducd'Albe i Rækken fra Hansa Hafens Ø.-Ende er tændt et hvidt Havnefyr, der lyser fra Hansa Bro over O'Swald Kaj og ned ad Havnen. 54 $\frac{1}{2}$  31 $\frac{1}{2}$  N. Br. 10 $\frac{1}{2}$  0 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Jade.** Ved Fyrskibet „Aussenjade“ er Ankerbojen, der

ligger ned ad Floden, midlertidig ombyttet med en sort Kugletønde.

**Holland. Delfzijl.** Den 1ste Avgust 1905 forandres Belysningen ved Delfzijl Havn saaledes:

Det røde faste Fyr paa det N.-lige Havnehoved ombyttes med et grønt, fast Fyr. Fyrbaake. 53 $\frac{1}{2}$  20 $\frac{1}{2}$ , N. Br. 6 $\frac{1}{2}$  56 $\frac{1}{2}$ , Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr tændes paa det Ø.-lige Havnehoved. Fyrbaake.

Det hvide, faste Fyr paa Boomshoofd ombyttes med et blaåt, fast Fyr.

**Helder.** I Avgust 1905 afholdes Skydeøvelser ved Helder. Paa Batteriet, hvorfra der skydes, hejses et rødt Flag 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. og sort og sort NV. Dampere ligger ude for at give Vejledning og yde Hjælp.

**Zeegat van Goeree.** I Zeegat van Goeree er Afmærkningen forandret saaledes: 1 Vuile eller Hitsersche Gat: Stumpstønde 0 er inddraget. Stumpstønde Nr. 1 er flyttet til 51 $\frac{1}{2}$  46 $\frac{1}{2}$  51 $\frac{1}{2}$  N. B. 4 $\frac{1}{2}$  12 $\frac{1}{2}$  14 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 21 Fod Vand. Stumpstønde Nr. 2 er flyttet til 51 $\frac{1}{2}$  46 $\frac{1}{2}$  44 $\frac{1}{2}$  N. B. 4 $\frac{1}{2}$  12 $\frac{1}{2}$  47 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. En Stumpstønde Nr. 3 er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  46 $\frac{1}{2}$  22 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  13 $\frac{1}{2}$  24 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 19 Fod Vand. En Stumpstønde Nr. 4 er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  45 $\frac{1}{2}$  55 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  14 $\frac{1}{2}$  34 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 18 Fod Vand. En rød og sort vandret stribet Lystønde Nr. 1 er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  46 $\frac{1}{2}$  27 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  12 $\frac{1}{2}$  29 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 21 Fod Vand. En Spidstønde Nr. 2 er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  46 $\frac{1}{2}$  1 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  13 $\frac{1}{2}$  19 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 17 Fod Vand. En rød Lystønde Nr. 3 er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  43 $\frac{1}{2}$  27 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  23 $\frac{1}{2}$  9 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 21 Fod Vand. Spidstønde Nr. 4 og Nr. 5 er inddraget. En rød og sort vandret stribet Lystønde er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  43 $\frac{1}{2}$  1 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  24 $\frac{1}{2}$  24 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 22 Fod Vand.

I Haringvliet: Stumpstønde Nr. 2 med afkortet Kegle og Spidstønde Nr. 6a er inddraget. En rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med afkortet Kegle er udlagt paa 51 $\frac{1}{2}$  47 $\frac{1}{2}$  16 $\frac{1}{2}$  N. Br. 4 $\frac{1}{2}$  11 $\frac{1}{2}$  52 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd. i 21 Fod Vand.

I Beningen: Den rød og sort vandret stribede Lystønde „Bn. G.“ er inddraget.

I Vuile Gat Ø.-lige Udlob er der mindst 17 Fod Vand i det afmærkede Farvand, i det V.-lige Udlob mere. Linjen Middelharnis Fyr overet med den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 1 i Vuile Gat leder i Farvandet i ikke under 18 Fod Vand.

**England. Felixstowe Point.** Vraget af Yachten „Pastime“, 6 $\frac{1}{2}$  Kbl. Ø. t. S. fra Flagstangen paa Felixstowe Point, er bortsprængt og Afmærkningen inddraget.

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

**England. Solent og Spithead.** I Anledning af den franske Flaades Besøg i England, er der truffet meget vidtløftige Bestemmelser for al Besejling af Solent og Spithead i Dagene fra den 6te Avgust til den 15de Avgust 1905 og særlig den 9de Avgust, da den engelske Konge holder Revu over den franske og den engelske Flaade.

Patrouillebaade, der fører hvidt Flag agter og rødt Flag for, ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Irland S.-Kyst. Waterford Harbour. Hook Point.** Taagesignal paa Hook Point gives nu med To-Knald hver 7 $\frac{1}{2}$  Minut. 52 $\frac{1}{2}$  7 $\frac{1}{2}$  N. Br. 6 $\frac{1}{2}$  56 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Aiguillon.** Aiguillon hvide, faste Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt paa en Pæl tæt ved Fyrtaarnet. Flammens Højde: 80 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Det lyser fra N. 50 $\frac{1}{2}$  Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 70 $\frac{1}{2}$  V.

**Spanien V.-Kyst. Arosa Bay. Carril Bay.** En 4 $\frac{1}{4}$  Fv. Klippe er fundet i Indløbet til Carril Bay, 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 5 $\frac{1}{2}$  V. fra La Barsa og i S. 74 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Benencia Island S.-Ende. 42 $\frac{1}{2}$  36 $\frac{1}{2}$  N. Br. 8 $\frac{1}{2}$  50 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Afrika. Sierra Leone.** I Sierra Leone er det forbudt at ankre V. for en Linje i N. 35 $\frac{1}{2}$  V. fra Barrakkerne paa Tower Hill. 8 $\frac{1}{2}$  29 $\frac{1}{2}$  N. Br. 13 $\frac{1}{2}$  14 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Newfoundland Ø.-Kyst. Bonavista Harbour. Square Island.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Squarey Island. Flammens Højde: 55 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Hvidt, firkantet, 21 Fod højt Taarn. Fyrapparat af 6te Orden. 48 $\frac{1}{2}$  39 $\frac{1}{2}$  N. Br. 53 $\frac{1}{2}$  7 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Harbour Grace.** Det hvide Fyr paa Point of Beach, Harbour Grace, er forandret til et rødt Fyr, i øvrigt uforandret. 47 $\frac{1}{2}$  41 $\frac{1}{2}$  N. Br. 53 $\frac{1}{2}$  12 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**New Brunswick. Northumberland Strait. Richibucto Harbour.** En sort Klokketønde er i 5 Fv. Vand udlagt uden for Richibucto Harbour Barre, i Ledefyrlijen 1 Kml. N. 28 $\frac{1}{2}$  Ø. fra

Fortyret. Den sorte Stumpstønde, som laa der, er inddraget. 46° 43' 34" N. Br. 64° 45' 27" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Lahave River. Oxners Rock.** En rød Spidstønde er udlagt ved V.-Siden af Oxners Rock. 44° 18' 5" N. Br. 64° 20' 10" V. Lgd.

**Mahone Bay. Gull Ledges. Southwest Ledge.** En rød Spidstønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved SV.-Kanten af Southwest Ledge. 44° 25' 51" N. Br. 64° 16' 15" V. Lgd.

**Whitehead Island. Southwest Bull Rock.** Den sorte Stumpstønde, som laa i 10 Fv. Vand i Kbl. SØ. for Southwest Bull Rock, er ombyttet med en sort Klokketønde. 45° 11' 22" N. Br. 61° 8' 18" V. Lgd.

**Prince Edward Island S.-Kyst. Hillsborough Bay. Fitzroy Rock.** Fitzroy Rock Klokketønde ligger S. 9° Ø. fra Point Prim Tønde.

**St. Peters Island.** En sort Stumpstønde, mærket „St. Peters Island SW. reet“, er i 25 Fod Vand udlagt 1½ Kml. S. 35° V. fra St. Peters Island V.-Ende. 46° 6' 0" N. Br. 63° 13' 11" V. Lgd.

**Bedeque Harbour. Indian Spit.** Den røde Stumpstønde i Kbl. S. 83° V. fra Indian Point Fyr er ombyttet med en rød Spidstønde. 46° 22' 59" N. Br. 63° 49' 0" V. Lgd.

**Nova Scotia. Cape Breton Island. Great Bras d'Or.** De to Spirtønder paa S.-Siden af Seal Reef Ø.-Ende og V.-Ende, lige over for Mc. Neil Beach Fyr, er ombyttet med to røde Spidstønder. Den Ø.-lige ligger paa 46° 14' 10" N. Br. 60° 29' 11" V. Lgd. Spirtønden ved N.-Enden af Lime Rock V. for Mc. Lean Point. er ombyttet med en sort Stumpstønde. 46° 13' 30" N. Br. 60° 29' 52" V. Lgd.

**Madame Island. Little Arichat. Chrichton Head.** Spirtønden, som laa ved Grunden, der strækker sig ud mod N., fra Chrichton Head Fyr, er ombyttet med en rød Spidstønde. 45° 31' 4" N. Br. 61° 6' 10" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor.** Skonnerten „Chromo“ er sunket ½ Kml. SØ. for Boston Fyr, fra Long Island Head Fyr i S. 84° Ø., og fra Point Allerton Baake i N. 12° Ø. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er i 37 Fod Vand udlagt ved Vraget.

**Chesapeake Bay.** Fyrskibet „Cape Charles“ Nr. 49 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 7 inddraget.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaabiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Harbor.** Den sort og hvid lodret stribede Stumpstønde ved Indløbet til den gravede Rende til Red Fish Barre er flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. fra Bolivar Point Fyr i S. 75° V. og fra Fort Point Fyr i N. 49° V.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Marseille.** Over Indløbet til Marseille gamle Havn er bygget en Bro, saa at Skibe, hvis Rejsninger er over 155 Fod høje, ikke kan staa ind i Havnen.

**Iles de Marseille. Château d'If.** Den 31te Juli 1905 tændes Château d'If ny Fyr. Det er et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 S., Lys 3 S., Mørke 1 S. Flammens Højde er uforandret, 67 Fod. Lysævnens: 14 Kml.

**Monaco.** Uden for Havnen i Monaco bygges to Moler. S.-Molen er afmærket med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Graat Taarn tæt ved Molens Yderende. Ud for N.-Molen er udlagt en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, c. ½ Kbl. N. 35° Ø. fra det røde Fyr. Dette ligger paa 43° 44' 6" N. Br. 7° 25' 44" Ø. Lgd.

**Cap Béar.** I 1905 slukkes Cap Béar Fyr, og et nyt Fyr, der hver 20 S. viser hvidt Trelyn, Lyn 0 S.<sub>108</sub>, Mørke 3 S.<sub>177</sub>, Lyn 0 S.<sub>108</sub>, Mørke 3 S.<sub>177</sub>, Lyn 0 S.<sub>108</sub>, Mørke 11 S.<sub>32</sub> tændes i det ny Fyrtaarn, der er opført tæt ved Scmaforen. Flammens Højde: 250 Fod. Lysævnens: 33½ Kml. Rødt og graat, firkantet, c. 80 Fod højt Taarn. Under Arbejdet kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

**Italien Ø.-Kyst. Isole Tremiti. Isole. S. Domino.** Det ny Fyr paa Punta del Diavolo paa Isole S. Domino er et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 30 S., Lys 20 S., Mørke 10 S. Flammens Højde: 155 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret lyser fra S. 88° Ø. gennem S. og V. til N. 39° V. Hvidt, ottkantet Taarn paa et hvidt, toetages Beboelseshus.

**Østerrig-Ungarn. Kanal Mezzo. Eso Ø.-Side. Knezak.** Paa Revet N. for Øen Knezak er opført en hvid, firkantet, 11 Fod høj Baake, 9 Kbl. S. 70° Ø. fra Eso Kirke, 44 2/18 N. Br. 15° 7 1/10 Ø. Lgd.

**Rusland. Azovske Hav. Eisk.** Paa V.-Siden af Halvøen Eisk er bygget en Havn med 12 Fod Vand. Den er belyst med to røde, faste Ledefyr, et midlertidigt, hvidt, fast Fyr paa Ø.-Molens Hoved, et grønt, fast Fyr paa V.-Molens Hoved, samt to grønne, faste Fyr paa hver Side af Indløbet til det indre Bassin.

**Ægypten. Alexandria.** Ved Alexandrias Havn forlænges Bølgebryderen fra det røde Fyr paa dens Hoved til Pivot

Tønden, og paa denne Strækning er udlagt Tønder. En Tønde er i 18 Fod Vand udlagt paa S.-Ø. Kanten af Grunden ud for Bølgebryderens Hoved. 1 Kbl. S. 32° V. fra Fyret, der staar paa 31° 10' N. Br. 29° 50', Ø. Lgd. Man skal gaa N. om Pivot Tønden.

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

**Forindien V.-Kyst. Karachi.** Den 1. December 1905 forandres det røde Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen, som udgaar fra Manora Point i Karachi Havn, til et grønt Fyr. 24° 47' N. Br. 66° 59' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Japan. Seto Uchi. Ono Seto.** Over Ono Seto er udlagt to Telegrafkabler fra Murohama, Itsuku Shima til Ono Mura.

**Honshu NV.-Kyst. Provinsen Iwami. Bente Iwa.** Den russiske Dampner „Irtish“, med c. 100 Miner om Bord, er sunket i 26 Fv. Vand 1¼ Kml. NV. ¼ V. fra Bente Iwa, Tsuno Mura. Der er stor Fare for drivende Miner i Nærheden. 35° 0' N. Br. 132° 10' Ø. Lgd.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Avg. 1905. — The Baltic and White Sea Conference. — Tyske Søretssager. — Literatur. — Strejkerne i Kronstadt og St. Petersburg. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn 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<sup>mm</sup> 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 Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

### F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Aktieselskab.

Fra d. 3.—9. Avgust.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

- Til **Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Ørnen] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.
- Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.
- Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer 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**, anløbende **Seiersø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til **New York** [Louisiana] forv. Eftm.
- Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til **London** [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

- Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.
- \*) Ikke for Gods.
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.
- Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Windau og Libau** [Nischnij Novgorod] Eftm. fra Toldb.
- Til **Danzig** [Hjelm].
- Til **Riga** [Douro] forv. Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Liverpool og Swansea** (via Stettin) [Hittfeld] forv. Eftm. fra Frihavnen.
- Fra **Esbjerg til Grimsby** [Nidaros] 6 Eftm.

**Lørdag.**

- Til **Stege** [Falster] 8 Morgen.
- Til **Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive** [Thy] 3 Eftm.
- \*) Ikke for Gods.
- Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.
- Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til **Gøteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamburg** [Ella] Eftm.
- Til **Stettin** [Oluf Bager] tidligst 3 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.
- Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

**Mandag.**

- Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.
- Til **Ebeltoft og Horsens** [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 **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Ørnen] 10 Aften.
- Til **Christiania** [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Fra **Esbjerg til Harwich** (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

- Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.
- Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.
- Til **Riga** [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
- 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** [Aarhus] 3 Eftm.
- Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.
- Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **New York** [Oscar II] fra Frihavnen.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	84— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
Kjøbenhavn.....	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	76	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		89	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	93— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	73— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73	73 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —25 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	25
Union.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	89	89	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	114 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —115 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	115	115 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92
Nordsøen.....		30	34
Gorm.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
Torm.....		70	95
Inga.....	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —75	74	75
Cimbria.....		80	95
Vesterhavet.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	28	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	29
Foren. Bugser-Selsk.....		61	65
Dansk-russisk Dampsk.....		99	110
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		100	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		144	144 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Handelsbank.....		131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	132
Grundejerbank.....	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —117	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Burm. & Wain.....	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
Helsingørs Jærnsk.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....		165 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	166
Bryggeri Aktier.....		129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 1. August 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.80	—

**Notering paa Berlins Børs d. 1. August 1905.**

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	—
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	82.00
5 % Mexikanske 1899.....	103.40
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	92.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 32,000, „Kbhvn.“ 32,000, „Dannebrog“ 96,000, „Danmark“ 8,000, „Foren. Dpsk.“ 36,000, „Skjold“ 44,000, „Carl“ 28,000, „Urania“ 22,000, „Østas. Komp.“ 210,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Union“ 30,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Axelhuus] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.  
Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**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.

**Sandballast**  
leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

**J. KOEFOED**  
Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

**EINAR MØLLER,**  
fhv. Styrmand,  
85, Selvtorvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasses Huse.  
Varene bringes overalt.  
Telf. 25,064.

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**

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

En Mand med en Kapital paa 30 à 35,000 Kr. — helst en Kap-  
tajn — kan straks faa overdraget en meget lønnende  
Forretning i Udlandet, som vil give ham en Nettoindtægt af  
c. 10 à 12,000 Kr. pr. Aar. Paa Grund af Indehaverens Syge-  
lighed, som forarsager, at han maa fjernes fra Forretningen  
suarest mulig, bedes ærede Reflektanter snarest indsende Billet  
mrk. „260“ til dette Blads Kontor.

**Aalborg  
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

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.

**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.**

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 28x62  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Prøv engang**  
Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine;** anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortøldet  
til 100 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Hen-  
vendelse til  
**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „WINCOHN“.

**W. B. Dick & Co.**  
(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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 Kreds-  
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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.

**THE ENGELHARDTS  
COLLAPSIBLE LIFE-BOAT  
KJØBENHAVN**

den eneste eksis-  
terende Red-  
ningsbaad, som  
er absolut synke-  
fri, 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 Red-  
ningsbaad af  
samme Størrel-  
se. Naar den er  
slaaet sammen,  
indtager den  
mindre end en  
Tredjedel af den  
Plads, som en  
almindelig Red-  
ningsbaad ind-  
tager. Den be-  
høver ikke at  
slaas ud, før  
den sættes  
op. Alle Sø-  
kyndige i de  
forenede Stater  
og Evropa erklæ-  
rer den for at  
være den bedste  
sammenklappelige  
Redningsbaad,  
der eksisterer.  
Forlang nærmere  
Oplysninger fra



26 Fods Baad, ikke udslaaet. Laster 8,500 lbs.

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**  
Tuborg, Hellerup.  
Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**  
i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensura Telefon-Nr. 42

**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.



# LANDMANDSBANKEN

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Aalborg mek. Værksted P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“  
Specialitet: Motorreparationer.

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. Telefon 28,224.

## 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.

## Randers Rebslaeri, Randers anbefaler

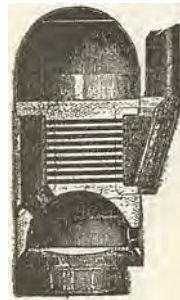
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos  
i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Paa

## Søkort-Arkivet

er udkommet:

Den Danske Lods. 6te Udgave. 1905. Pris: 4,00 Kr.  
Rettelse Nr. III til International Signalbog 1901, Juli  
1905. Udleveres gratis.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.  
124.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

## MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. August 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Kobbernitt. Læderslanger. Hamp- og Gummislanger.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.

**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 europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

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

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappel.  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.  
International Komposition for Jærn- og Staaletskibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaletoverflader.

## 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, 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.

### Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumpedampere, Transportramme og Lægtørfartøjer, sødygtige og af enhver Størrelse, altid disponible. Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskefartøjer. Fiskektransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved



Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

### I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

**3 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

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.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

### Berg & Larsen

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, —8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 10. Avgust 1905.

Spørgsmaalet om Bemandingsforholdene om Bord i vore Skibe er jo ingenlunde nyt. Særlig da Spørgsmaalet om den nedadgaaende Kvalitet af de Folk, der søger Hyre som Matroser og Fyrbødere, som paa andet Sted i Dagsnumret behandles af en æret Indsender ud fra et saa skarpt pointeret Standpunkt.

Vi skal saaledes minde om, at der paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling i 1901 efter Initiativ fra Kredsaafdelingen for Bornholm blev ført en indgaaende Diskussion om Betimeligheden af, at der blev fastsat Regler for det Arbejde, der kan forlanges af en Matros og Letmatros, og naar der ved den Lejlighed ikke blev sat nogen Resolution i denne Retning under Afstemning, saa var det blot, fordi det paa Generalforsamlingen blev oplyst, at Søfartskommissionen af 14. November 1899 ved et Udvalg beskæftigede sig med Sagen, og at dette Udvalg bl. A. paa Opfordring af Sømændenes Fagforening vilde fremsætte et Forslag herom, der formentlig vilde gaa ud paa, at kun den, der havde sejlet til Søs i mindst 3 Aar, skulde have Ret til at sejle som Matros, medens der skulde fordres to Aars Sejlads for at blive Letmatros. Som det senere viste sig, lykkedes det imidlertid ikke hin Kommission at løse det udviklede Spørgsmaal om Sønæringen, og som Følge deraf kom Kommissionsbetænkningen, der som bekendt først fremkom langt senere, ikke til at indeholde noget om den Sag, det her drejer sig om. Desværre vil heller ikke den nu for Tiden arbejdende Søfartskommission komme til at løse denne Opgave, idet det Arbejde, der er forelagt den, er begrænset til Revision af Lovene for Styrmands- og Maskinisteksaminer og de deraf følgende Ændringer i Sønæringsloven, under hvilken Ramme Folkespørgsmaalet ikke kan bringes ind.

Naar vi alligevel fortrøster os til, at der paa dette Omraade vil blive indført Reformer indenfor en overskuelig Fremtid, saa er det dels, fordi der indenfor selve Skibsfarten vistnok er absolut Enighed om Sagen, og dels, fordi Manglerne ved det bestaaende er saa iøjenspringende, at alle de mange, der er interesserede i, at Trafiken foregaar med størst mulig Sikkerhed, selv uden egentlig Sagkundskab vil kunne se, at der her er noget at rette. Før ved den fuldstændige Revision af Sønæringsloven naas det vel næppe, men naar henses til, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i en Skrivelse til Indenrigsministeriet af 27. Oktober 1903, i hvilken den gjorde Rede for de Punkter i den nugældende Sønæringslov, som den ansaa for mangelfulde, og de Ændringer, der ønskes indført, udtrykkelig nævnedes Folkespørgsmaalet og den Trang, der er til at faa dette løst, saa er der Grund til at tro, at Sagen ikke vil komme til at ligge urørt fra Repræsentationens Side længere end højst nødvendigt. Saa meget mere som Fællesrepræsentationen ved fra 1. Oktober d. A. at have faaet Navigationsundervisningsvæsnet befriet fra Orlogsmarinens Formynderskab og henlagt under Indenrigsministeriet har faaet friere Hænder til at arbejde paa en Reform af Sønæringsloven, end den nogensinde tidligere har haft.

Om det nu end er nogle Aar siden, vi rent personlig havde Lejlighed til at iagttage disse Forhold paa

nært Hold, saa tror vi dog ingenlunde, at den ærede Indsender i sin Artikel har malet med for mørke Farver. Vi har selv set Tilfælde af denne Art, hvor Antallet af virkelige Matroser om Bord i et Sejlskib kort efter Afrejsen viste sig at staa i et sørgeligt Misforhold til Antallet af de paamønstrede „Fuldbefarne“, og sligt er ikke enestaaende, hvad der paa den ovenfor nævnte Generalforsamling i Sejlskibsrederi-Foreningen da ogsaa fra alle Sider noksom blev erkendt. Værst er det naturligvis, naar flere saadanne Tilfælde forekommer om Bord i et Sejlskib; thi her bliver Sagen vel hurtigt til et Spørgsmaal om Skibets Sødygtighed, men om Virkningen her end nemt bliver saa meget større, saa er maaske dog til Gengæld de enkelte Tilfælde noget sjældnere end i Damperne, i alt Fald for danske Skibes Vedkommende.

— Vi siger udtrykkelig „maaske“, fordi Forhold af denne Art kan være underkastet en saa hurtig Forandring, at den, der ikke til Stadighed er i direkte Berøring dermed, let kommer til at faa en Opfattelse, der ikke længer er helt overensstemmende med de faktiske Forhold. — Det er da ogsaa kun naturligt, at det maa være saaledes; thi dels rekruteres vel endnu for en stor Del Besætningerne paa de mindre Sejlskibe blandt den opvoksende Ungdom paa de Pladser, hvor danske Sejlskibe hører hjemme, og dels vil det sikkert stedse være saa, at den, der kommer lige fra Landet eller fra Værkstedet, ulige hellere gaar om Bord i en Damper, fordi han ikke vil være i Tvivl om, at skal han overhovedet kunne klare sig paa Søen, saa maa det vel være der, hvor der er en Maskine til at sørge for det væsentligste.

„Nu er der snart ingen Sejlskibe med Matroser, og ingen Dampere med Drengene“, siges der. Dette er vistnok rigtigt rent bogstaveligt set, men alligevel tror vi, at man med disse Ord gør Besætningerne paa en Del af vore mindre Sejlskibe Uret; thi det er i alt Fald ikke ret mange Aar siden, at den, der med Rette kunde udmønstre som Letmatros paa en Skonnert i Nord- og Østersøfarten, ogsaa naar som helst vilde kunne paatage sig at mønstre som Matros med et Skib i Langfart uden at behøve at være bange for at komme til kort med det Arbejde, han kunde præstere.

Men ogsaa om Bord i Damperen bliver Sagen let til et Spørgsmaal om Sødygtighed, fordi Procentantallet af Ikke-Søfolk blandt Mandskabet hurtigt bliver betænkeligt stort i en Besætning, som allerede i Forvejen af haard Konkurrence er reduceret til et Minimum. Selv om de Fordringer, der maa stilles til en Dampermatros, relativt set er smaa, saa er de dog altid store nok for den, der intet kan, og den 1ste Styrmand, der skal holde sit Skib i Orden i enhver Henseende med uvidende og modvillige Folk, er vel at beklage, selv om han ogsaa har været saa heldig at faa saa mange Søfolk om Bord, at Rattet dog i det mindste kan blive passet.

Saa længe Sønæringsloven imidlertid ikke yder Skibsfarten nogen Støtte paa dette Punkt, saa længe er der kun den Udvej, at Skibsførerne benytter sig af deres Ret til Nedsættelse i Hyren, og vi kan kun erklære os enig med Indsenderen i den Betragtning, at det er en Fejl, vel endog en stor Fejl, naar Skibsførerne ikke benytter denne Ret. Det er sandsynligt,

at det vilde medføre en Del Ubehageligheder, men ved en nogenlunde konsekvent Gennemførelse, vilde det sikkert ogsaa sætte Spor i den rigtige Retning.

Vi har fra en Skibsfører modtaget følgende:

I Følge „Syren and Shipping“ for 5. Juli har „Standards“ kommercielle Korrespondent i Broila sendt Bladet en Meddelelse om, hvor vanskeligt det er at finde Beskæftigelse for engelske Dampere ved Donau Floden. Der klages blandt andet over, at de fleste Dampskibsselskaber mangler den personlige Avtoritet, der i Reglen staar i Spidsen for konkurrerende Rederier i Udlandet; og endvidere er det en stor Ulempe, at Førerne sjelden véd saa megen Besked om Lastrummenes Kubikindhold, at de kan beregne, hvor meget de rummer af forskellige Varer. Der tilføjes, at særlig i Sulina medfører denne Uvidenhed eller Mangel paa Interesse saa store Vanskeligheder for Afladerne, at mange af dem nægter at engagere engelske Dampskibe.

Endskønt engelske Trampskippere er godt kendte her til Lands, kan det dog muligvis være af nogen Interesse at se, at Landets Presse selv indrømmer, hvilken Betydning Skibsførerens Personlighed har for Trafikken, samt hvilke Følger det har for den engelske Skibsfarts Udvikling, at der ikke i Tide er sørget for en bedre oplyst Navigatørstand. Forhaabentlig vil saadanne Oplysninger ogsaa bidrage til, at der tages virksomme Forholdsregler imod, at danske Søfartsinteresser kan komme i Konflikt med lignende Skær.

e.

Udenrigsministeriet meddeler:

Befragtninger med Birkepropps. Det danske Vicekonsulat i Sandefjord har fundet Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at medens Gran- og Fyrrepropps er 6 Fod og derunder i Længde og ikke medfører særlige Udgifter til Stuvning, maaler Birkepropps 6½ Fod og er som oftest meget tunge. Ved Befragtning med Birkepropps vil Skibet kun kunne paaregne liden eller ingen Dækslast, ligesom Udgifterne til Stuvning formindsker Fragten.

Ved Fragtslutning bør Birkepropps derfor altid sluttes „en rouche“ eller for „lump sum“.

Dampskibsfarten paa Island. Det forenede Dampskibsselskabs Tilskud fra Island er efter Forhandlinger mellem Altinget og Selskabet for den kommende to-aarige Finansperiode nedsat fra 150,000 Kr. til 60,000 Kr.

## St. Petersburg Havn.

Om Spørgsmaalet om Udvidelse af St. Petersburg Havn skriver „St. Pet. Ztg.“ følgende, der sikkert vil have en Del Interesse for danske Redere:

Havneanlægene i St. Petersburg og deres Udvidelse har allerede i en Række af Aar været Genstand for ivrig Diskussion saa vel i herværende Købmandskredse som indenfor Regeringen. Den russiske Regering har nemlig sin særlige Opmærksomhed rettet mod denne Havn frem-

for alle andre indenfor Riget, fordi Staten ønsker at have Havneanlægene i Kronstadt til fri Raadighed, saa at denne i en overskuelig Fremtid udelukkende kan anvendes til Krigshavn. I denne Retning har ogsaa Rigsraadet udtalt sig i 1899, idet det bl. a. erklærede, at Formaålet med Regeringens Omsorg for St. Petersburg Havn og de betydelige Summer, der var bleven anvist til Forbedring og Udvidelse heraf, hovedsagelig var det at lette Handelsskibenes Adgang til St. Petersburg og efterhaanden at koncentrere i St. Petersburg alle de Brancher af Eksport og Import, som hidtil har været fordelt paa St. Petersburg og Kronstadt. For at naa dette Maal, der i lige høj Grad berører Købmandstandens Interesser som Hensynet til Landets Forsvar, maatte der tilvejebringes indgaaende Oplysninger over Omfanget og Arten af de to Havnes Handel og Skibsfart, og det fremgaar nu af en Betænkning fra en i denne Anledning nedsat Kommission, der i tre Aar har haft Sagen under Arbejde, at St. Petersburgs Handelsomsætning ved Overtagelse af, hvad der hidtil er gaaet over Kronstadt, maa anslaaes til 285 Millioner Pud aarlig. Heraf falder 50 Millioner Pud paa Korneksporten, 35 Millioner paa Udførslen af Trælast og 20 Millioner Pud paa Udførslen af diverse Varer. Kulimporten anslaaes til 110 Millioner Pud og Indførsel af diverse Varer til 40 Millioner Pud, medens der til Omsætningen med Finland og Kystfarten regnes 15 Millioner til hver.

Naar dette Kvantum Gods skulde fordeles paa enkelte Afdelinger af Havnen efter Godsets Art, Eksport og Import, uden at tage Nevaen fra dens Munding og op til Nicolaj-Broen, hvor der nu finder en ret betydelig Afskibning og Udlosning Sted, med i Betragtning, saa vilde der hertil, i Følge den ovennævnte Kommissionsbetænkning, udkræves følgende fra hinanden adskilte Havneanlæg: 1) En Eksporthavn for Korn og Trælast, 2) En Havn til Import af Kul, 3) En Havn til Import af diverse Varer og 4) En Naftahavn. Eksporten af diverse Varer, Rutebaadene og en Del af Importen skulde formentlig kunne henvises til Kanalen til Søen, der maatte uddybes til 28 Fod, medens selve Havnene alt efter deres Bestemmelse maatte have Dybder paa 28, 22 og 10½ Fod. Udførselen af hele Projektet vilde koste 22 Millioner Rubler, men nogle af Forarbejderne hertil er allerede paabegyndt, deriblandt Uddybningen af Kanalen til 28 Fods Dybde, Anlægget af en Kaj paa Toldterritoriet paa Neva Siden og nogle Udvidelser og Uddybningsarbejder i Damperhavnen.

Hvad der her er gjort skaffer imidlertid kun en Del af de Forbedringer til Veje, som man har stillet i Udsigt, og forslaar langt fra til at koncentrere Kronstadts og St. Petersburgs Handel her. Den fuldstændige Gennemførelse af denne Plan vilde medføre væsentlige Fordele; en hel Del Omladning vilde saaledes falde bort, og det, at Transportomkostningerne paa adskillige Raamaterialer og paa Kul herigennem vilde blive mindre, vilde betyde overordentlig meget for Handel og Industri. Alligevel synes Realisationen af denne Plan nu at være bleven skudt langt ud; thi allerede i 1904, hvor Hovedforvaltningen for Skibsfart og Havnevæsen mente at kunne anvise 7½ Million Rubler aarlig, viste det sig, at der paa Grund af uopsættelige Arbejder i andre Havne kun kunde blive c. 3 Millioner til St. Petersburg Havn. Ganske vist er der for indeværende Aar anvist en Sum af 4 Millioner, men for fremtidige Bevillinger til Havneanlæg er Udsigterne kun lidet lyse.

Ogsaa i denne Retning vil alle de Planer og Forhaabninger, som man i rolige Perioder har næret, sandsynligvis blive tilintetgjort af den ulykkelige Krig, der koster Milliarder, uden at den selv med et gunstigt Udfald vilde kunne have været til nogen praktisk Nytte.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 10/1904, afsagt d. 12. Juli 1905. The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co. Ltd. mod Goldstück, Hainze & Co.

I Marts Maaned 1903 ankom en Damper tilhørende det ovennævnte Dampskibsselskab med en Ladning Bomuldsfrøkager til Kjøbenhavn, Aalborg, og Esbjerg. De til først nævnte Havn bestemte Partier blev udlossede under Kontrol af det indstævnte Firma, der tillige foretog Reguleringen af Ladningen. Efter endt Udlevering til de forskellige Modtagere viste det sig, at der var udlosset 55 Sække mere, end Modtagernes Konnossementer lød paa, og disse Sække, der ialt indeholdt 11,997 Pund, tog de Indstævnte i Besiddelse. Udlosningen af det til Esbjerg bestemte Parti blev foretaget af vedkommende Modtager selv uden de Indstævntes Medvirken, og der viste sig at være en Manko paa 136 Sække, der blev erstattet Firmaet af Citanterne ved et Fradrag i Fragten paa 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd.

Citanterne har dernæst anlagt nærværende Sag, hvor de har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale i Erstatning for de ovenfor omtalte 55 Sække et Beløb af 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd. eller ialt 689 Kr. 82 Øre med Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 21. Januar 1904 og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har under Sagen forklaret, at de underhaanden har solgt Sækkene, der var beskadede, til et Firma her i Byen for 4 Kr. 62½ Øre pr. 100 Pd., ialt 554 Kr. 86 Øre, som de har fordelt mellem de forskellige Modtagere i Kjøbenhavn og Aalborg. De har under en iøvrigt meget uklar Procedure paastaet sig frifundet, idet de navnlig under Beklagelse af, at Modtagerne af det til Esbjerg bestemte Parti har nægtet at anerkende deres Regulering, har fremsat en Paastand om, at de ikke kan være forpligtede til at give Citanterne Erstatning, saa længe saadan Anerkendelse nægtedes af Esbjergfirmaet.

Denne Paastand skønnes ganske ubeføjet; de Indstævnte har ved egenmægtig at disponere over de paa-gældende Sække paadraget sig en Forpligtelse til at erstatte Citanterne, der efter Udredelsen af Erstatningen til Firmaet i Esbjerg maa betragtes som Ejere af Sækkene, disses Værdi, som i Mangel af andre Oplysninger, og idet den Pris, som de Indstævnte har opnaaet for Sækkene, ikke kan anses som et fyldestgørende Udtryk for Værdien ved den Maade, hvorpaa Salget har fundet Sted, findes at kunne ansættes til det Beløb, Citanterne har maattet betale i Erstatning for dem, eller til 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd.

Citanternes Paastand vil herefter i det hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 41/1905, afsagt d. 12. Juli 1905. Det Offentlige mod Fyrbøder L. P. L.

Tiltalte, der d. 16. Februar f. A. blev udmønstret med Dampskibet „Hekla“ paa ubestemt Tid, gik i Land fra nævnte Skib i New York med Landlov i Følge med et Par Kammerater, men efter at være bleven beruset lod han sig forhyre med et norsk Skib, paa hvilket han ogsaa gik om Bord næste Morgen efter at være bleven ædru. Han vidste, at „Hekla“ først skulde sejle igen flere Dage efter.

Dømt efter Sølovens § 298, jfr. § 300, til simpelt Fængsel i 14 Dage, samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 48/1905, afsagt d. 2. August 1905. Det Offentlige mod Tiltalte A. P. C.

Tiltalte, der d. 12. Juli 1904 blev udmønstret paa ubestemt Tid som Mellemdæksopvarter med Damperen „Hellig Olav“, rømte i New York d. 31. Juli 1904, hvad

han vil have gjort paa Grund af Utilfredshed med Lønnen og Arbejdstiden.

Tiltalte var ved Rømningen ikke Hyre skyldig. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 37/1905, afsagt d. 28. Juni 1905. Det Offentlige mod Tiltalte Fyrbøder N. J. P.

Fyrbøder N. J. P., der d. 9. August f. A. var bleven udmønstret med Dampskibet „Oskar II“ paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet d. 22. s. M. i New York. Grunden til Rømningen, ved hvilken Tiltalte maa antages at have haft Hyre til Gode, var efter hans Forklaring den, at han efter en Strid med en Maskinassistent om Bord af denne var bleven truet med, at han skulde ned sættes til Kullæmper paa Tilbageturen fra New York.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 45/1905, afsagt d. 19. Juli 1905. Det Offentlige mod Tiltalte C. B. G. M.

Matros C. B. G. M., der d. 16. Juli 1900 var bleven udmønstret med S/S. „Florida“ paa ubestemt Tid, rømte i New Orleans i August s. A. uden dertil at have særlig Grund. Ved Rømningen ses han ikke at have været Hyre skyldig.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

## Engelsk Søretssag.

Ved Durham Court of Assizes blev d. 18. f. M. afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Bede Steam Shipping Co. Ltd. imod Havnemyndighederne for Hudson South Dock i Sunderland, og ved hvilken det nævnte Dampskibsselskab paastod sig tilkendt en Erstatning af £ 171 i Anledning af, at den Selskabet tilhørende Damper „City“ var bleven opholdt i den paa-gældende Dok i omtrent fire Dage.

Det paastodes fra Sagsøgerens Side, at Aarsagen til dette Ophold var, at Indstævnte eller deres Funktionærer havde udvist Forsømmelighed ved at lade Indgangen eller Løbet til Dokken i den Grad dæmme sig op med Dynd og Slam, at Skibe, der indkom i Dokken, var ude af Stand til at komme ud af den igen i lastet Tilstand. „City“ kunde vel komme over Doktærskelen, men ikke over den Barre, der havde dannet sig i Løbet mellem Pierhovederne, som Indstævnte efter Sagsøgerens Formening havde Forpligtelse til at holde uddybet til en saadan Dybde, at Skibe, der kunde passere Tærskelen, ogsaa kunde komme ud til Søs. Da „City“ var færdig med at laste, var dens Dybgaende 21 Fod 11 Tommer, og der var da en Dybde af 22 Fod 8 Tommer paa Doktærskelen, men kun 22 Fod 2 Tommer paa Barren. Lødsen havde under disse Forhold nægtet at føre Skibet ud, og endnu en Lods, som var bleven rekvireret, havde stillet sig paa samme Standpunkt.

De Indstævnte indrømmede, at de vel havde Forpligtelse til at holde en rimelig Dybde, men denne Forpligtelse var ogsaa opfyldt for Doktærskelens Vedkommende, hvor Dybden var i Overensstemmelse med de offentlige Meddelelser om Dokken. Noget Ansvar for Forholdene i Løbet kunde der imidlertid ikke gøres gældende imod dem, idet daarligt Vejr og Søl havde hindret Uddybningsarbejderne i Kanalen.

Ved Dommen blev det fastslaaet, at det var Havnemyndighedernes Pligt at holde Kanalen i tilstrækkelig

Grad uddybet, og efter Indstævntes eget Skøn burde denne Dybde være 2 Fod 6 Tommer større end Dybden paa Tærskelen. Denne Dybde var ikke bleven overholdt, rimeligvis fordi man havde anset det for lidet sandsynligt, at der overhovedet skulde komme noget i Vejen, eller af andre Grunde.

De Indstævnte havde ved ikke at overholde den Forpligtelse, der paahvilede dem, foraarsaget det Tab, Sagsøgeren havde lidt, og maatte som Følge heraf dømmes efter Sagsøgerens Paastand samt tilpligtet at udrede Sagens Omkostninger; dog at Erstatningsbeløbet Størrelse nærmere vilde være at fastsætte.

## Norsk Højesteretsdom.

Skibsfører Johan Amundsen mod A. Asgeirsson, Kjøbenhavn.

Ved Certeparti af 28. Februar 1900 bortfragtede John M. Hauge som bestyrende Reder af S/S. „Saga“ af Haugesund dette Skib til Indstævnte for en bestemt Tid. I Isafjord (Island) indtoges en Ladning Klipfisk bestemt til Barcelona og Genua. I Barcelona viste det sig, at en Del af Ladningen havde taget Skade, i hvilken Anledning der foretoges Besigtelse. Skaden fandtes at være forvoldt ved, at en Del af Lasten var stuvet for nær Maskinskodderne. Indstævnte anlagde Erstatnings-søgsmaal mod Kaptajnen som ansvarlig herfor, og ved Haugesunds Sørrets Dom af 15. Juli 1903 blev Kaptajn Amundsen tilpligtet at betale 1,753 Kr. 85 Øre med 4 pCt. Renter, hvorimod Omkostningerne ophævedes.

Ved Højesterets Dom af 22. Juli 1905 blev Kaptajnen derimod frifunden. Skaden var som sagt forvoldt ved, at en Del af Lasten var stuvet for nær Maskinen, men Stuvningen var besørget af Indstævnte selv som Aflader. Indstævnte stod som Tidsbefragter i den Henseende, det her gjaldt, tillige i en Reders Forhold til Appellanten, og denne havde — ud over hvad der gjaldt Skibets Sødygtighed — ingen Forpligtelse til at gøre Indvending mod den Maade, hvorpaa Stuvning fandt Sted. (Se tillige Sølovens § 59).

Tre af de Voterende stemte for Sørretsdommens Stadfæstelse. Omkostningerne ophævedes.

(Norges Sjøfartstidende).

## Stedlinjer.

Vi har modtaget følgende:

Jeg afgik fra St. Johns N. F. d. 14. Juni paa Rejse til St. John N. B. Tidssignalet paa Afgangsstedet blev afgivet „meget præcis“ efter de stedlige Avtoriteters Udsagn, men bevirkede at mit Kronometer pludselig havde faaet en Stand af  $\div 10^m 4^s$ , hvorimod det ellers de sidste 2 Maaneder har nøjedes med en Stand af  $\div 8^m 4^s$ , og hverken vundet eller tabt i den Tid. Saa snart vi kom udenfor, fik vi Taage, som holdt sig lige til Morgenens d. 17. Juni. Jeg fik da en Stedlinje Kl. 7 Morgen og en Kl. 10 Fmd., hvilke jeg beregnede med den ny Stand  $\div 10^m 4^s$ . Længden af det ved den sædvanlige Konstruktion fundne Punkt i 2den Stedlinje kunde jeg ikke stole paa indenfor 30' — men hvorfor skulde Punktets Bredde være forkert? Jeg afsatte saa Stedlinjerne 30' vestligere, svarende til den gamle Stand

$\div 8^m 4^s$ , og idet de to korresponderende Skæringspunkter i „2den Stedlinjerne“ viste sig at ligge i samme Breddeparallel, benyttede jeg mig heraf med stor Fordel ved at følge denne Stedlinje og holde Loddet gaaende, da det atter var blevet tykt, og det var den eneste Rettesnor, jeg havde paa Rejsen, indtil jeg hørte Taagehornet ved St. John N. B. d. 19. Juni om Morgenens. Samme Dag observerede jeg, at Uret havde sin gamle Stand  $\div 8^m 3^s 5$ .

Man kan jo ogsaa tænke sig mangt et andet Tilfælde, hvor det kunde være meget praktisk at benytte Stedlinjer analogt med det ovenfor anførte, navnlig dobbelte Stedlinjer, naar man ikke har noget Himmellegeme i Meridianen; man befinder sig jo da i den Breddeparallel, som Skæringspunktet ligger i. Jeg formoder, at der er de Navigatører, som er tilbøjelige til at negligere Stedlinjeobservationer i Nærheden af Land, naar der er en større Usikkerhed i Kronometrets Stand, men som her vist kan saadanne være til stor Nytte i mange Tilfælde.

M. Suenson,  
p. t. Fører af S/S „Brattingsborg“.

## Bemandingsforholdene.

Vi har fra en farende Styrmand modtaget følgende:

Med fuld Ret spørges der rundt omkring: „Hvad bliver det til, faar vi en Lov, som kan regulere Tilgangen af Mandskab til Skibene, eller skal vi endnu vente aarevis paa en saadan Lov, vente til den gamle Race Sømand er uddød, til der ikke findes andre udlærte Sømand i Skibene end Skippere og Styrmand, de eneste Folk af hvem Søloven fordrer en aarelang Læretid.“

Og Styrmandene er det, som rejser Spørgsmaalet: „Skal vi have en Lov, som fastsætter en bestemt Uddannelsesetid for de Folk, der vælger Søen som Levevej, eller skal det, som det truer med nu, være alle og enhver duelig eller uduelig Person af en hvilken som helst Slags tilladt at ernære sig som Sømand?“

I de gode gamle Dage, da de store Rederier var Sejlskibsrederier, var Besætningerne sammensat saaledes, at der var alle Grader i Skibene, Matroser, Letmatroser, Ungmænd og Drengene.

Nu er det anderledes. Nu er der snart ingen Sejlskibe med Matroser og ingen Dampere med Drengene, naar undtages Messedrengen.

Og hvad Slags Matroser er det saa, som sejler med Damperne? Ja endnu finder man fra Tid til anden en ældre, maaske graanet Gut om Bord i Damperne, en af denne herlige Type, som forener Høflighed med Rolighed og Dygtighed. Men ellers er den Bestand, man faar om Bord, under al Kritik.

Og hvorfor?

Fordi man tillader alle og enhver at borde vore Skibe, Dagdrivere og bortløbne Læredrengene, og saadanne Folk byder man vore Styrmand, af hvem man fordrer en lang Læretid, til Hjælp ved Skibets Navigering og Vedligeholdelse. Men ikke nok dermed. Man lønner disse Mennesker efter en ganske vanvittig Skala. Jeg har set et Par 20-aarige bortløbne Læredrengene komme om Bord i en Damper som Letmatroser. De kunde intet, gad intet bestille og førte i deres tilvante Værkstedsjargon et Sprog saa uforskammet, at den Styrmand, som havde med dem at gøre, af alle ansaa for en ualmindelig rolig Mand, fordi han ikke slog disse uopdragne Køtere i Dækket.

Saadanne Folk sendes om Bord i Skibene, ogsaa

som Matroser. De er søsyge, dovne, uvidende om de mest almindelige Ting, og desuagtet betales der dem høje Hyrer, vanvittig høje Hyrer for Arbejde, som de aldeles ikke kan gøre. Og det paa et Tidspunkt, hvor Løsenet er „Sparsommelighed“ paa alle Bove.

Besætningerne er reducerede de fleste Steder, men desuagtet antages der slige uduelige Personer til at udrette det samme Arbejde, som en omtrent dobbelt saa stor Besætning lige kunde overkomme i de gode Tider. Men Rederne kender ikke disse Forhold, de kan ikke kende dem.

Var det ikke naturligere at søge at faa en Lov, som forlanger, at de, der vil til Søs, skal begynde fra neden af som Dreng og saa staa deres Læretid ud, til de med Rette kunde gøre Krav paa Matroslyre, saa at den Betaling, Rederne gav dem, ikke blev saa meningsløst stor i Forhold til disse Menneskers Kvalifikationer.

Et kan man undre sig over, og det er, at de Førere, som selv har sejlet som Styrmand i de gode Aar, hvor Skibene sejlede med store Besætninger, kan staa saa ganske ligegyldige over for den Misère, vi arbejder under.

De skylder deres Styrmand at gøre noget for at skaffe dem ordentlige Folk, og som Redernes Fuldmægtige, skylder de disse, at de ikke fylder deres Penge i nogle dovne, uduelige Personer, særlig da Søloven giver dem al ønskelig Ret til at nedsætte den Slags Folk i Hyre, naar de ikke kan deres Kram. Men det er denne sørgelige, beklagelige, danske Øllebrødsbarbjertighed, som ingen Steder hører hjemme og mindst om Bord i et Skib med lille Besætning. Thi ikke alene svækker det jo Disciplinen, men det øger ogsaa Tilgangen af disse Drivter, som ingen Beskæftigelse kan beholde i Land, men som føler sig saa nogenlunde sikre om Bord i et dansk Skib, særlig paa Langfart.

„Jeg vil have Fred i mit Skib“, siger mangan en Fører, naar han opfordres til at tage den Slags Døgenigter under Behandling, og det kan jo være meget godt, naar Skibet er hans, men det er forkasteligt, naar han kun staa som Rederens Fuldmægtig og som Retfærdighedens og Ordenens øverste Haandhæver om Bord.

Men det er jo en nem Maade at slippe uden om Spørgsmaalet paa.

Naar en aadan Haandværkssvend, eller hvad han nu kan være, straks blev nedsat i Hyre, naar han viste sig uduelig til sit Arbejde, skulde det nok hjælpe til at kvikke ham op, og Rederens Penge vilde ikke blive kastede bort.

Tag blot en Sammenligning: En Reder antager en Mand paa sit Kontor, og denne viser sig at være aldeles umulig. Kontorets Fuldmægtig, som ser det, sætter sig visselig ikke til at besørge hans Arbejde, men ekspederer ham i sin Chefs Interesse hurtigst mulig ned ad Trapperne.

En anden af Redernes Fuldmægtige, Skipperen, antager en Mand, som viser sig aldeles umulig til sin Gerning. Til Trods for at Loven berettiger ham til at nedsætte en saadan Mand i Hyre indtil det halve, til Trods for at han véd, og ser, at de Penge, Manden faar, er for meget i Forhold til, hvad han kan yde, og til Trods for, hvad han skylder sin Reder som dennes Fuldmægtig, lader han Manden beholde sin høje Hyre.

Han, Føreren, som skulde interessere sig for, at der blev ydet fuld Valuta for Betalingen, han lukker i mange Tilfælde Øjnene, lukker dem for det Bryderi, saadanne Folk skaffer hans Styrmand, lukker dem for Lovens Ord, som berettiger ham til at skaffe Orden, Disciplin og Retfærdighed om Bord.

Og derfor spørges der igen:

„Faar vi en Lov, som kan beskytte os mod, at Skibene fyldes med bortløbne Læredreng i Stedet for med Søfolk, faar vi en Lov, som kan skaffe den duelige Mand en ordentlig Stilling om Bord, saa at han ikke skal regnes for lige med al Slags Skrab, en Lov, som

kan sikre os en ordentlig Uddannelse af de Folk, vi skal stole paa som Matroser?“

H. P. H.

## Flinterenden.

„Stockholms Handelstidning“ har gennem Chefen for det svenske Lodsvesen tilvejebragt følgende Oplysninger om Uddybningsarbejdet i Flinterenden:

Allerede i adskillige Aar har man maattet arrangere Stenfiskeri i Flinterenden for at holde Farvandet klart til de passerende Fartøjer. Dette Arbejde har været forbundet med meget store Vanskeligheder, idet der findes store Sten, hvor man mindst skulde vente det. Og foruden disse besværlige Sten, som i større Mængde findes paa Oscargrunden, hvor Udskydningerne fra Salt- holmen mest gør sig gældende, er man ogsaa stødt paa Kalkklipper — den anden betydelige Grund hedder jo Kalkgrunden.

Midlerne til disse Arbejder stammer fra Handels- og Søfartsfonden. I Perioden 1889—1904 er der blevet optaget ikke mindre end 121 store Grundsten med en Bekostning af over 20,000 Kr. Ved Undersøgelserne er det blevet fastslaaet, at der ikke er taget Grund paa en Dybde af 7,27 Meter, men derimod ved en Dybde af 7,35 Meter. Flinterendens Bredde er kun c. 80 Meter, en Bredde, der knap nok tillader to store Baade at mødes. Bredden ved Dragørbro — det lige over for beliggende Sted paa dansk Side — skal være 314 Meter med mindst 7,54 Meters Dybde.

Disse Spørgsmaal har været de ledende for Lodsstyrelsen, da denne i et Andragende til Kongen af 25. April d. A. begærede, foruden de 3,000 Kr., som i de nærmest foregaaende Aar er bevilgede fra den fornævnte Fond til Stenfiskeri, yderligere 4,000 Kr. til Tilvejebringelse af et Overslag til Flinterendens Uddybning til 8 Meter med en Bredde af 300 Meter, hvilket, som det i Andragendet fremhæves, vilde være af stor Betydning for den internationale Trafik mellem Skagerrak og Østersøen.

Den 19. Maj bevilgedes dette Beløb, og de nævnte Undersøgelser har siden da været i Gang, om de end ikke har været særligt begunstigede af Vejrliget. Til Disposition for Ledereren af disse Undersøgelser har staaet Lodsdamperen i Malmødistriktet, naar som helst dette har kunnet lade sig gøre — ellers har et mindre Fartøj været anvendt. Ved Hjælp af Bøjer har man udlagt den projekterede 300 Meters Rende, og dette Arbejde skrider godt frem. Naar det kan afsluttes, kan imidlertid umuligt siges paa Grund af Arbejdets indviklede Natur.

Men af hvad der hidtil foreligger, synes det at skulle vise sig, at et varigt Uddybningsarbejde vil blive dyrere, end man før har beregnet.

## Lloyd's Register of Shipping.

Totalforlis i Oktober Kvartal 1904.

I Følge en fornylig offentliggjort Beretning fra Lloyd's Register of British and Foreign Shipping er de nedenfor anførte, i Oktober Kvartal 1904 skete Skibulykker paa Koffardskibe af over 100 Tons Brutto, anmeldt til nævnte Selskab indtil 1. Juli d. A.



Der er forlist i alt 70 Dampskibe med en samlet Netto Register Tonnage af 57,333 Tons. Af disse 70 Dampere er 1 paa 2,266 Tons forladt i Søen, 6 med 1,763 Tons er brændt, 8 med 4,076 Tons er gaaet tabt ved Kollision, 6 med 2,284 Tons er gaaet under til Sø, 3 med 1,454 Tons er forsvundet, 44 med 44,835 Tons er strandet, og 2 med 655 Tons paa anden Maade gaaet tabt. Af danske Dampere er 2 med 3,499 Tons blevet Vrag.

Efter Byggematerialet deler de ovennævnte Dampere sig saaledes: 29 med 61,834 Tons var af Staal, 31 med 26,361 Tons var af Jærn, og 10 med 3,784 Tons af Træ og Komposit.

Der er endvidere forlist ialt 123 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 54,355 Tons.

Af disse 123 Sejlskibe er 21 med 8,906 Tons forladt i Søen, 5 med 2,253 Tons er kondemneret, 6 med 5,429 Tons er brændt, 7 med 1,979 Tons er gaaet tabt ved Kollision, 4 med 585 Tons er gaaet under i Søen, 7 med 2,894 Tons er forsvundet, og 73 med 32,309 Tons er blevet Vrag.

Byggematerialet var for 4 Sejlskibe med 3,351 Tons Staal, for 10 med 11,390 Tons Jærn og for 109 med 39,614 Tons Træ og Komposit.

#### Skibsbygning i April Kvartal 1905.

I Følge Lloyds Register of Shipping var der d. 30. Juni 472 Skibe med en samlet Tonnage paa 1,301,457 Brutto Tons under Bygning i Storbritannien, deraf 30 Sejlskibe. Den 30. Juni 1904 var det tilsvarende Tal 392. Det højeste, der har været naaet, var i September 1901, hvor Tonnagen var 111,000 Tons højere end i Aar.

Af de 442 Dampskibe, der for Tiden er under Bygning, bygges de 336 til Storbritannien og 11 for Kolonierne; 8 er til Tyskland, 6 til Danmark, 10 til Sydamerika, 7 til Norge, 6 til Frankrig, 4 til Sverrig. Hvad Størrelsen angaar er 154 under 1,000 Tons, 44 mellem 1—2,000 Tons, 35 mellem 2—3,000 Tons, 81 mellem 3—4,000 Tons, 79 mellem 4—5,000 Tons, 17 mellem 5—6,000 Tons, 2 mellem 6—7,000 Tons, 11 mellem 7—8,000 Tons, 3 mellem 8—9,000 Tons, 5 mellem 9—10,000 Tons, 6 mellem 10—20,000 og 5 over 20,000 Tons.

Uden for Storbritannien var der under Bygning 214 Dampskibe og 35 Sejlskibe; deraf i Tyskland 70 Dampskibe med c. 224,000 Tons, i Frankrig 13 Dampskibe med godt 60,000 Tons, i De forenede Stater 27 Dampskibe med c. 35,000 Tons, i Norge 27 med c. 27,000 Tons, i Danmark 5 med c. 11,000 Tons, deraf 2 i Helsingør og 3 i Kjøbenhavn, i Holland 23 med c. 43,000 Tons, i Italien 16 med c. 68,000 Tons, i Japan 14 med c. 16,000 Tons, i Sverrig 4 med c. 3,000 Tons.

#### Fragtmarkedet.

Medens der i den forløbne Uge atter har været fragtet en Masse Dampere fra Sortehavet og Azoff, delvis til stigende Rater, navnlig for prompt Lastning, ligesom ogsaa Østersøen har fragtet jævnt godt og bevaret sin Karakter, gør der sig næsten alle andre Steder en markeret Flovhed gældende, og dette maa særlig siges om det østlige Marked og La Plata. I sidstnævnte Retning, hvor Markedet for faa Uger siden var saa ualmindelig livligt, er der nu indtraadt en næsten ganske livløs Tilstand, og de enkelte Baade, som har kunnet placeres, har maattet akceptere betydeligt reducerede

Rater. Der er saaledes pr. Avgust sluttet til 15/3 og 15/6 fra San Lorenzo Grænsen, hvilket er c. 3/ mindre, end der kunde faas for et Par Uger siden. Ogsaa Nordamerika er et ret sløjt Marked, men til Gengæld er det jo heldigt, at Sortehavet etc. har kunnet absorbere saa megen Tonnage, som Tilfældet har været, og det er næsten forbavsende hvor mange Baade, der har kunnet placeres fra den Kant for denne og næste Maanedes Lastning. Med de usikre Forhold i Rusland, og de delvis højere Arbejdspenge, faldende Kulfragter ud efter og den Risiko at komme til at ligge paa Tørn paa Lasteplassen, kan Sortehavsforretningen, til Trods for de højere Fragter, dog gennemgaaende næppe kaldes lukrativ, om end nogle Dampere, naar de er heldige, nok kan indsejle noget Overskud, men Held skal der til. De fleste Dampere sluttet uden Klausuler fri for Tørn eller limiteret Tørn, og selv om de har en saadan, saa kan en Strejke eller lokale Uroligheder foraarsage Tab, hvor Rederne havde regnet med Fortjeneste. Saaledes er der for nylig i Novorossisk udbrudt Strejke, og alt Arbejde ved Havnen er stoppet, og medens dette skrives, forlyder der endnu intet om, at den er forbi. Hvad nu angaar Riga, hvor vi allerede forrige Uge meddelte om Arbejdsnedlæggelser, da er Arbejdet kun delvis bleven genoptaget der, men selv om det snart bliver det, saa opstaar der dog betydelige Tab for de Dampere, som har været underkastet Ophold. Iøvrigt ventes det, at Strejken blandt Havnearbejderne i Riga snart vil være forbi. Det er ikke alene i Rusland, der har været Arbejdsnedlæggelser, men ogsaa paa enkelte Pladser i Finland har Arbejderne for nylig gjort Strejke, men her synes Forholdene ikke at være af saa alvorlig Natur som i Rusland.

Det østlige Marked ligger nærmest lidt bedre end for en Uge siden, men er dog endnu meget svagt, da Laster er knappe og Tonnage rigelig. Calcutta noterer 18/9 Jutebasis til Dundee pr. Oktober. Fra Kurrachee og Bombay sluttet yderst lidt; sidst betalte Rate pr. Avgust fra Bombay er 10/3 til udsøgt Havn. Rispladserne har taget ganske enkelte Baade, og der betaltes 17/6 à 18/ O. C., 20/ Rio Janeiro pr. Avgust. For Sukker fra Java noteres 22/ til U. S. eller Evropa.

Sortehavet og Azoff har været store Aftagere af Tonnage, og navnlig for Avgust Lastning ligger Markedet meget fast. Det livlige Begær bevirkede en yderligere Stigning, og store Baade har fra Havne som Odessa og Nikolajeff kunnet betinge indtil 10/ til udsøgt Havn, medens mindre Størrelser opnaaede indtil 10/6 N. C. Paa Grund af de vældige Afskibninger, som vil finde Sted nu, kommer sikkert adskillige Dampere til at lide Ophold, og Rederne vilde gøre vel i at anstrenge sig mere for at gennemføre „fri Tørn“. Pr. September og Oktober er Begæret taget noget af. Azoff sluttet en Masse Baade og betalte for større indtil 11/ „any“, 11/6 Hamburg, medens mindre opnaaede indtil 12/ N. C. hovedsagelig for Avgust Lastning, men forannævnte Rater betales dog ogsaa pr. September/Oktober. Fra Sulina sluttet enkelte større Baade for samme Termin til 9/9 à 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> L. H. A. R. I Novorossisk er Forholdene saa urolige, at al Eksport derfra foreløbig maa hvile. Ogsaa Afskibningerne af Erts og Petroleum henholdsvis fra Poti og Batum er af samme Grund næsten fuldstændig indstillede. Fra Donauen sluttet ikke særlig meget, da Korntilførslerne er temmelig ringe. Pr. Oktober kan faas 11/9 à 11/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> L. H. A. R.

Middelhavet har bedret sig lidt grundet paa Fastheden fra Sortehavet, men Laster er ikke overdrevent rigelig til Stede. For Erts har der sidst været betalt 7/6 Seriphos/Glasgow, 6/6 Cartagena/Barrow, 6/ Swansea, 6/6 Porman/Stockton, alt med „free despatch“. Der noteres 13/6 à 14/ for Esparto fra Almeria eller Aguilas til Granton eller Fleetwood, 5/9 for Fosfat Bona/Plymouth, 7/9 Sfax/Dublin, 8/ London, endvidere 6/ for Salt Cadiz/Yarmouth. Aleksandria viser endnu kun lidt Liv, men

der er sluttet enkelte Baade i Lumpsum. Bilbao har derimod fragtet livligt for Erts, og der betales 4/1 $\frac{1}{2}$  Cardiff, 4/4 $\frac{1}{2}$  Newport, 4/10 $\frac{1}{2}$  Middlesbro, 5/ Glasgow, 5/1 $\frac{1}{2}$  Rotterdam.

Nordamerika har meget lidt at byde paa, særlig fra Golfhavnene. Den gule Feber, som nu hersker der, bidrager kun til at gøre Forholdene endnu værre. Bomuldsafskibningerne kan snart ventes at tage deres Begyndelse, men indtil nu er der næsten ingen Damperladninger sluttede. Turbaadene tager saa at sige Rub og Stub, hvad der kommer i Markedet, hvormed de dog knap nok har tilstrækkelig Last for Øjeblikket, saa at der for „outsiders“ næsten slet intet bliver tilbage undtagen Trælast. Herfor sluttedes nogle Dampere til 80/ direkte udsøgt Havn. Paa Netto Charter noteres 10/3 à 10/6. Atlanterhavspladserne tager ogsaa kun faa Baade. Der noteres fremdeles mange Fosfatlaster paa Basis af 12/6 Port Inglis/Rotterdam, 15/ Tampa/La Pallice, medens 15/6 betales Port Inglis/Malmø. De kanadiske Træpladser viser lidt bedre Tendens, og der noteres nu pr. September 37/6 fra St. John, 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst. For Petroleum er sidst betalt 20 Cents fra Filadelfia til 2 japanske Havne.

La Plata Markedet er meget mat og prompt Tonnage næsten umulig at placere. Fra San Lorenzo Grænsen er der akcepteret 15/3 og 15/6 til U. K. eller Kontinentet, prompt, men pr. Oktober noteres der dog 17/. Fra Bahia Blanca har der været sluttet til 15/ pr. Avgust. For Quebracho betales 21/6 Gaboto/Kontinentet og 19/ Port Borghi til New York.

Østersøen er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Petersborg har igen sluttet megen Tonnage paa Basis af 1/6 London eller Rotterdam, men i Riga har al Forretning været standset paa Grund af Strejken. Der noteres mange Laster fra sidst nævnte Plads, og naar rolige Forhold atter indtræder, vil der sikkert blive et godt Begær efter Baade. Libau er stille paa Basis af 11 $\frac{1}{4}$  Havrebasis til London eller Rotterdam. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis sammesteds hen, og fra Memel noteres 6/6 for Sleepers til Grimsby, 6/9 London, 7/3 Swansea. Fra Botten er der fremdeles rigeligt med Trælaster i Markedet, og i de fleste Tilfælde kan der betinges Konference Rater og derover.

Kulfragterne til Sydamerika og til Østen er højere, derimod viser de ad Middelhavet til nogen Tilbagegang grundet paa det faste Sortehavsmarked. Til Danmark og Østersøen er Kulfragterne meget tarvelige. Der sluttes fra Østkysten saaledes til 3/6 à 3/7 $\frac{1}{2}$  til Havne som Kronstadt, Swinemünde og Pillau, 4/ Stettin, 3/7 $\frac{1}{2}$  à 3/10 $\frac{1}{2}$  første Klasse dansk Havn, 3/10 $\frac{1}{2}$  Stockholm, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$  Riga eller Reval, 4/ à 4/3 Kiel, Wismar, Rostock etc., 5/ à 5/3 Vestitalien, 6/ Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes ikke saa faa Baade i Ugens Løb, og der betales 4/6 Kronstadt, 4/9 Lissabon, 6/3 Barcelona, 5/ à 5/6 Genua, Frcs. 6 $\frac{3}{4}$  Alger, 5/ Port Said, 11/ Colombo, 12/3 Capetown, 6/3 Las Palmas, 8/9 à 9/ La Plata, 10/ Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere er endnu saa godt som uforandret. Som antydnet i forrige Beretning begynder nu Rostock at røre sig, idet der søges mange Skibe derfra, nærmest for svært Korn. Ab de russiske Østersøhavne staar det ogsaa ret godt, men de urolige Arbejdsforhold i Riga for Tiden forstyrrer Befragtninger der en Del.

ab Memel er sluttet til Bremen 25 Mark, Stralsund 21 Mark, og der noteres til Eckernförde 20 Mark, Slesvig 21 à 22 Mark, alt pr. Std. samt til Grimsby Sleepers 6/3 pr. load.

ab Danzig noteres stadig Oljekager pr. September 5 Mark, samt pr. prompt Afskibning til Aberdeen, Montrose timberends 8/ à 9/ pr. load; til Gefle gammelt Jærn 4 à 4 $\frac{1}{3}$  Mark.

ab Rostock søges flere Skibe for Rug til Sundhavn 3 Mark, Aalborg 3 $\frac{1}{2}$  Mark, samt Sukker til Kjøbenhavn 3 $\frac{1}{2}$  Mark.

ab Hamburg staar Markedet temmelig godt, i Forhold til hvad det har været i den senere Tid, og der skal sluttes til c. 5 Mark til danske og nordtyske Havne.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været meget smaat; fra ventende Damper skal der være sluttet Bomuldsfrøkager til Østkysten Slesvig-Holsten 17 $\frac{1}{2}$  Pf., til Oscarshamn 17 Øre, til Kjøge Lindsød 10 Øre, lige- som der fra Kastrup er sluttet til Colberg 3 Mark og til Stubbekjøbing 12 Øre for Gødning.

ab Bottenhavet sluttes en Del, uden at det dog er overordentlig livligt; der noteres bl. a. Søderhamn/Stralsund 22 à 23 Mark, Geestemünde 26 à 27 Mark, Ørnsköldsvik/Kjøbenhavn 19 à 20 Mark, Skellefteå/Helsingborg 17 Kr.

ab Hull noteres Oljekager til Danmark 7/3 pr. Avgust og 8/ pr. September.

## Fra Sø og Land.

Fra Aug. J. Wolff & Co.s Annonce Bureau har vi modtaget dettes Avertissementstakst og Bladkatalog. Det lille Hefte, der foreligger i 16de Udgave, er et værdifuldt Hjælpemiddel for alle, der beskæftiger sig med Avertering.

Ved Svendborg Navigationskole afsluttedes Aarets 2den Eksamen den 4. Avgust. Skolen havde til de forskellige Eksaminere i alt indstillet 8 Elever, hvoraf 7 bestod. Af disse bestod 5 den almindelige Styrmandseksamen, 1 den udvidede Styrmandseksamen i Navigation, samt Søret og Handelsvidenskab, og 1 Fiskeskipperprøven.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned 1905 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 1 brasiliansk, 13 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 1 tysk, 2 italienske, 6 norske, 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 39. Dampskibe: 2 amerikanske, 10 britiske, 1 dansk, 2 hollandske, 2 franske, 1 græsk, 1 russisk; ialt 19. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 12, Kollision 8, Ild<sup>2</sup>, sunkne 3, forladt 3, Kondemnation 6, forsvundne 5; for Dampskibene: Stranding 7, Kollision 7, Ild 2, sunkne 2, Kondemnation 1.

Mireille, Dpsk. af Marseille, der, som meddelt, blev indbugseret hertil efter Grundstedning ved Saltholmen, maa losse og reparere her, før Rejsen kan fortsættes til Riga.

Dana, 3-m. Skonnert, er paa Rejsen fra Neder Kalix til Pentewan grundstødt ved Pentewan. Det antages dog, at Skibet atter er flot. Skibet er tæt.

Frederik og Ane, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Arnis til Kristiania ud for Gulstav været i Kollision med Galease „Wilhelm“ af Holmsted. „Wilhelm“ fik Sprødet knækket, men fortsatte dog Rejsen. „Frederik og Ane“, som fik betydelig Skade, er indkommen til Marstal for at reparere.

## 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 8. August.)  
 Arno, Strubberg, afgik fra Dartmouth 7. Aug. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 7. Aug. for Libau—Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Anvers 6. Aug. — Leopold II, Meyer, ankom til St. Petersburg 3. August. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 7. August. — United States, Wulff, pass. Sandy Hook den 6. Aug. for Kristianssand—New York. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 7. August. — Vadsø afgik fra Swansea 6. August. — Louisiana, Andersen, ank. til Newcastle 7. August. — Garonne, Kromann, afg. fra La Rochelle 5. August. — Perm, Christensen, ank. hertil 7. August. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Anvers 5. August, passerede Holtenau 8. August. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 6. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til St. Petersburg 5. August. — Beira, Lunge, ank. til Trångsund 5. August. — Moskov, Meldahl, ank. til Pillau 6. August. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Anvers 6. August. — Hjelm, Andersen, ankom til Danzig 6. August. — Axelhus, Skow, ank. hertil 6. August. — Ella afgik herfra 5. August. — Christian IX, Holm, ankom til Gravesend 6. Juli. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stockholm 6. August. — Tiber, Bech, afgik fra Tarragona 6. August. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Genoa 5. August. — Ellen afgik fra Gefle 5. August. — Loire, Caignou, ank. til Trångsund 5. Aug. — Algarve, Borries, ankom til Åbo 5. August. — Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 5. August. — Pregel, Olsen, afgik fra Dunkerque 5. August. — Dagmar, Larsen, afgik fra Palermo 4. Aug. — Louise, Kruse, afgik fra Alloa 7. Aug. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 2. Aug. — Kentucky, Staal, ank. til New York 4. August. — Venus afgik herfra 5. August. — Jolantha, Simonsen, ankom hertil 4. August. — Livadia, Andersen, ankom hertil 5. August. — Seine, Dampt, ank. hertil 4. August. — Hengest, Harder, ankom hertil 4. August. — Hittfeld afgik herfra 4. August. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 4. August. — Esbjerg, Solberg, ank. til St. Petersburg 4. August. — Kasan, Hansen, afgik fra London 3. August. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Dunkerque 3. August. — Rita, Schibbye, afgik fra Leith 3. August. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Windau 7. August. — Viking, Rasmussen, ank. til Anvers 3. Aug. — Texas, Andersen, afgik fra New Orleans 2. Aug. — Thyra, Fischer, ank. til Hull 2. Aug. — Olga, Ankersen, ankom hertil 3. August. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Windau 2. August. — Omsk, Jonsen, ank. til Riga 2. Aug. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Dunkerque 2. August. — Kiew, Christiansen, ank. til Riga 2. Aug. — Alexandra, Thomsen, passerede Dunnethead 1. August for Xania—Boston. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Aarhus 1. August. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Boston 1. Aug. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Tvedestrand 7. August. — Ceres, da Cunha, afgik fra Leith 3. August til Færøerne og Island. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 3. August fra Færøerne. — Laura, Gøtchse, ankom hertil 4. August fra Færøerne og Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 3. August, best. til Kronstadt. — Frode, Meyer, afg. fra Blyth 4. August, best. til Kronstadt. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til Rotterdam 7. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Stettin 5. August. — Erik II, A. S. Mahncke, afgik fra Grimsby 8. August, bestemt til Hull. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Ohola 1. August, best. til Honfleur. — Knud II, Hansen, afgik fra Haukipudas 30. Juli, bestemt til Rouen. — Danmark, C. A. Schmidt, ank. til St. Petersburg 7. August. — Ragnar, Holst, ankom til Stettin 7. Aug. — Skjold, J. Petersen, ankom til Velzen 2. August. — Magnus, P. L. Petersen, ankom til Kronstadt 7. August. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Newcastle 7. Aug. — Svend II, Jensen, ankom til Uleåborg 1. August. — Harald, Hveysel, ankom til Rotterdam 3. August.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afg. fra Ørnsköldsvik 8. Aug., bestemt til Dieppedalle. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Sundsvall 6. Aug. — Ulf, Huus, ank. til Calais 4. Aug.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 31. Juli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Newcastle 4. August, best. til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 3. August, bestemt til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Kronstadt 6. August. — Excellence Pleske, Thorsøe, afg. fra Bona 5. August, best. til Sunderland. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Newcastle 5. Aug. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Hankow 31. Juli. — Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 1. August. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra St. Petersburg 1. August, best. til Rouen. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Antwerpen 7. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 28. Juli.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Kiel 4. August. — Ansgar, Madsen, ank. til Aarhus 6. August. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Dunkerque 6. August. — Hamlet, Reese, afg. fra Reval 2. Aull, bestemt til Hull. — Helge, Olsen, ankom til Kronstadt 3. Aug. — Rolf, Olsen, ank. til Kronstadt 3. August. — Niels R. Finzen, Matthiesen, afgik fra Kronstadt 7. August, bestemt til Yxpila.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Dieppe 7. August. — Kamma, Løffler, afg. fra Archangel 5. August. — Helga, Risø, afgik fra Hernøsand 2. August. — Martha, Christensen, afg. fra Råfsö 6. August. — Elna, Rathje, ankom til Blyth 7. Aug. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Norrkøping 8. August. — Simone, Jørgensen, ankom til Gefle 6. August. — Jeanne, Lagesen, ank. til Rouen 29. Juli.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ank. til Aarhus 7. Aug. — Nancy, Th. Nielsen, passerede Helsingør 1. August, bestemt til London. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Karlskrona 3. August. — Nordsøen, Gram, ankom til Methil 7. August. — Nexos, Basse, ankom til Garston 7. August. — Nora, Jørgensen, afgik fra Ryöväliniemi 5. August, best. til Antwerpen. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Antwerpen 6. Aug., best. til Esbjerg. — Napoli, Christensen, ankom til Bremerhaven 4. August. — Bødil, Thøgersen, afgik fra Methil 5. August, best. til Kjøbenhavn. — Dagmar, Hansen, afgik fra Huelva 2. August, best. til Goole. — Neptun, Knudsen, ankom til Ghent 7. August. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Koivusaari 3. August, ankom til Frederikshavn 4. August. — Alfa, Iversen, afgik fra Burryport 2. August, bestemt til Lübeck.

**Jylland.** Ingrid, Meinertz, ank. til Riga 8. August. — Karen, Winther, afgik fra Rouen 7. August, bestemt til Grangemouth.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Torneå 8. August, bestemt til Nantes. — Dagny, Lorentzen, pass. Frederikshavn 8. August, best. til Ostende. — Mary, Larsen, afgik fra Lerwick 8. August, bestemt til Königsberg.

**Nordsøen.** Nordland, Norsk, afgik fra Kjøbenhavn 6. August. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Kronstadt 4. August. — England, Andersen, afgik fra St. Petersburg 5. August. — Holland, Poulsen, afg. fra Rochefort 6. August. — Rusland, Møller, afg. fra Boness 8. Aug.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, afgik fra Santos 5. August. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til St. Petersburg 3. August. — Mars, Clausen, ank. til Middlesborough 3. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Tyne 3. August.

**Kjøbenhavn.** Carl Hecksher, Starck, afg. fra Dunston 3. August, ankom til Stettin 6. August. — Normannia, Erichsen, ankom til St. Petersburg 2. August. — Livonia, Skov, ankom til Rotterdam 2. August.

**Union.** Frisia, Nielsen, ankom til Ghent 4. August. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 4. August. — Britannia, Jensen, afg. fra Hull 5. August, best. til Kronstadt.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 6. August, bestemt til Hamburg. — Carbonia, Winckler, ank. til Ghent 3. August. — Estonia, Dam-Larsen, ankom til Amsterdam 6. August.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Rostock 2. Aug., ankom til Riga 4. August. — Selandia, Rasmussen, afg. fra Leith 5. August, ankom til Burntisland 5. August.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Kbhvn. 4. August. — Brattingsborg, Suenson, pass. Kbhvn. 7. August, best. til St. Petersburg. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kemi 6. August. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Methil 5. August. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Kemi 6. August. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til St. Louis du Rhone 29. Juli. — Kronborg, Sørensen, ank. til Rotterdam 5. August. — Rosenborg, Schultz, ankom til Burntisland 6. Aug. — Skanderborg, Jensen, ank. til Archangel 3. August. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 8. August. — Søborg, Fischer, afgik fra Archangel 3. Aug., best. til Rotterdam. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Windau 6. August.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Windau 6. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kronstadt 4. August. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Rotterdam 5. August, best. til St. Petersburg. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Hull 1. August. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 22. Juli. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kronstadt 4. August. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Kronstadt 5. August. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kronstadt 5. August.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, pass. Pera 6. Aug., bestemt til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ankom til Sunderland 7. August. — Kallundborg, Lund, ank. til Ghent 6. Aug.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Flensborg 6. August.

**Havet.** Fyen, Hansen, ank. til Kronstadt 5. August.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ank. til Kronstadt 3. August. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 4. August, ankom til Kiel 3. August. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Emden 3. August. — Hermia, Petersen, afgik fra Kiel 3. August, ank. til Kronstadt 7. August. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 3. August, ankom til Kiel 8. Aug. — Ajax, Brorsen, ank. til Kiel 4. Aug. — Helene, Jensen, afgik fra London 4. August, ank. til Methil 6. Aug. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 5. August, bestemt til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Petersborg 6. August.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 26. Juli. — St. Jan, Rambusch, ankom til Kbhvn. 5. August. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Cadiz 30 Juli. — St. Domingo, Koch, ank. til Vera Cruz 30. Juli.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Honfleur 2. August.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Dunkerque 8. August. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Swinemünde 7. August. — St. St. Blicher, Albertsen, ank. til Odense 8. August. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Velzen 5. August. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Tyne 6. August. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Velzen 5. Aug. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Boness 8. August. — Peter Willemoes, Clausen, afg. fra Amsterdam 9. Aug. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Preston 7. Aug. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra St. Petersborg 6. August. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra St. Petersborg 4. August. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Burnt Island 7. August. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Viborg 8. August.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til St. Petersborg 7 August. — London, Krogh, ankom til Korsør 4. August. — Paris, Tholander, ankom til Velzen 7. August. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 29. Juli.

**Mercur.** Berlin, v. Thun, afgik fra Sunderland 5. Aug., bestemt til Kronstadt. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 4. August. — Roma, Bom, ank. til Rotterdam 31. Juli.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Korsør 7. August. — Clara, Villadsen, ank. til Helsingfors 2. Aug. — Kai, Kurtzhals, ankom til Neufahrwasser 8. Aug. — Erik, Steen, afg. fra St. Petersborg 4. August, bestemt til Hull. — Svend, Christensen, ankom til St. Petersborg 7. August. — Axel, Damm, ankom til Terneuzen 4 August. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Newhaven 3. August. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Warkworth 7. August. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Penarthdock 5. Aug., bestemt til St. Petersborg. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Råfse 1. August, best. til Ipswich. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Aalborg 7. August, best. til Kotka.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Slesvig, Svarrer, ank. til Norrkøping 8. August. — Normandiet, Schmidt, ank. til Kemi 7. August.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afg. 4. August fra St. Petersborg til Kjøbenhavn.

### Sejlskibe.

**Renne.** Rolf, Møller, ankom til Stolpmünde 2. August. — Freja, Bech, ank. til Neufahrwasser 3. Aug. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Holtenau 3. Aug. — Argus, Holm, ank. til Kalmar 4. August. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Fredericia 4. August. — Ansgar, Møller, ank. til Bjæsta 6. August. — Rolf, Møller, ank. til Oskarshamn 7. August.

**Svendborg.** Valkyrien, Hansen, ank. til Liverpool 31. Juli. — Embla, Mikkelsen, ank. til Pillau 31. Juli. — Niels Juul, Henriksen, ank. til Swinemünde 1. August. — Anna Kristine, Frandsen, ankom til Drøbak 1. Aug. — Alma, Hansen, ank. til Charlestown 31. Juli. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Drøbak 31. Juli. — Marta, Hansen, ank. til Karlshamn 31. Juli. — Psyche, Nielsen, ank. til Umeå 1. August. — Najaden, Rasmussen, ankom til Neder Kalix 1. August. — Skirner, Pilegaard, ankom til Umeå 1. Aug. — Triton, Nielsen, ankom til Concarneau 31. Juli. — Fulvia, Nielsen, ankom til Pentewan 1. August. — Confidence, Mouritzen, ankom til Risør 2. August. — Zampa, Petersen, ankom til Norrkøping 1. August. — Pallesen, Jensen, ankom til Riga 3. August. — Clytia, Nielsen, ank. til Ørnsköldvik 3. Aug. — Vesta, Poulsen, ank. til London 3. August. — Haabet, Andreassen, ankom til St. Petersborg 4. August. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Risør 4. August. — Vera, Jensen, ankom til Fowey 5. August. — Mina, Nielsen, ankom til Archangel 5. August. — Roma, Jensen, ank. til Yarmouth 5. August. — Vega, Rasmussen, ankom til West Hartlepool 4. August. — Nanna, Baage, ank. til Brake 6. August. — Yrsa, Hansen, ank. til London 7. August. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Little

Hampton 5. August. — Erik, Christensen, ankom til Kings Lynn 6. August. — Ane, Nielsen, ank. til Hamborg 7. Aug. — Mine, Møller, ank. til Fowey 7. Aug. — Urda, Mikkelsen, ank. til Folkestone 6. August. — Dania, Haneen, ank. til Libau 7. August. — Marie, Nielsen, ank. til Archangel 5. August. — Freir, Jensen, ankom til Kings Lynn 6. Aug. — Galathea, Bom, ankom til Hørnesand 7. Aug. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Frostkaade 7. August. — Christian, Jørgensen, ankom til Gravesend 5. August.

**Ærø.** Krønen, Hermansen, ankom til Fogo 31. Juli. — Carl, Johansen, ank. 31. Juli til Kjøbenhavn. — Haabet, Christensen, er ankommet til Guernsey. — Alfa, Rasmussen, er ankommet til Ceara. — Rise, Bager, ankom 1. Aug. til Rio Grande (Syd Amerika). — Veritas, Jørgensen, ank. 31. Juli til New Ross. — Johanne, Østermann, ankom 2. August til Faxe Ladeplads. — Elise, Petersen, ank. 2. Aug. til Pillau. — Emanuel, Nielsen, ank. 1. August til Kbhvn. — Noah, Eriksen, ankom 2. August til Kbhvn. — Sejerkrandsen, Mikkelsen, ankom 2. August til Abernethy. — Argo, Clausen, ankom 2. August til Anvers. — Hildur, Andersen, ank. 2. August til Westbay. — Mariane, Andersen, ankom 3. August til Swinemünde. — Thekla, Fabricius, ankom 3. August til Benodet. — Cæsar, Jørgensen, ankom 3. August til Lysekil. — Salus, Bager, ankom 3. August til Råfse. — Amalie, Nielsen, ank. 2. August til Kongsberg. — Svanen, Møllmann, ankom 4. August til Frederikshald. — Marstal, Hansen, ankom 3. August til Swinemünde. — Ellen, Nielsen, ankom 3. August til Holmsund. — Hans, Boye, ank. 3. August til Kjøbenhavn. — Valborg, Johansen, afgik 1. August fra Kjøge til Umeå. — Ellen, Hansen, afgik 2. August fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 1. August til Kjøge fra Newcastle. — Marie, Hermansen, ank. 3. August til Kbhvn. — Nathalia, Eriksen, ankom 3. August til Rhyt. — Gertrud, Jørgensen, ankom 4. August til Nystad. — H. C. Grube, Svane, ankom 2. August til Port Wladimir (Lapland). — Dorthea, Bager, ankom 6. August til Ramsgate. — Maren, Albertsen, ank. 7. August til Helsingfors. — Kirstine, Rasmussen, ankom 7. August til Lossimouth. — Johanne, Stegmann, ankom 7. August til Lysekil. — Albertha, Kromann, ank. 5. August til Pembroke. — Valborg, Johansen, ankom 6. August til Umeå. — Anne, Schmidt, ankom 5. August til Dysart. — Amor, Hansen, ank. 7. Aug. til Swinemünde. — Emanuel, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 4. August til Rendsburg. — Caroline Kock, Holm, ankom 7. August til Cardiff. — Thor, Kromann, ankom 6. August til St. Nazaire. — Valkyrien, Fries, ank. 6 August til Falmouth. — Carl, Johansen, ankom 5. August til Frihavnen.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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 Fyrerne, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

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

**Skagerrak. Skagen.** Den 12te Avgust 1905 tændes Skagens ny Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver  $2\frac{1}{2}$  S. viser Et-Lyn, Lyn c.  $\frac{1}{4}$  S., Mørke c.  $2\frac{1}{4}$  S. Synsvidden:  $18\frac{1}{2}$  Kml. Lysøvnene: 29 Kml. Taarn og Lanterne er uforandret.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

**Kattegat. Odense Fjord.** Forandringen i Afmærkningen udenfor og i Odense Fjord er nu foretaget.

**Østersøen. Laaland S.-Kyst. Hyllekrog.** Den 15de Avgust 1905 tændes Hyllekrog Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 12 S. viser To-Lyn, Lyn c.  $\frac{1}{6}$  S., Mørke c.  $2\frac{1}{6}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{6}$  S., Mørke c.  $8\frac{1}{6}$  S. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden:  $13\frac{1}{2}$  Kml. Lysøvnene:  $26\frac{1}{2}$  Kml. Hvidt, firkantet, 58 Fod højt Taarn, sammenbygget med Beboelseshuset.  $54^{\circ} 35' 41''$  N. Br.  $11^{\circ} 30' 28''$  Ø. Lgd.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Gotland Ø.-Kyst. Ronehamn.** Uden for Ronehamn er fundet en 8 Fods Grund paa  $57^{\circ} 9' 12''$  N. Br.  $18^{\circ} 30' 48''$  Ø. Lgd, og en 11 Fods Grund paa  $57^{\circ} 10' 16''$  N. Br.  $18^{\circ} 32' 40''$  Ø. Lgd.





## „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.

(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. Telef. 8424.

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

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 samt hos Blankensteiners Efft., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Havnegade 3 St.** i Kjøbenhavn. Telegram-Adresse: **Copenure** 42. Telefon-Nr.

## De private Assurandører lim.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

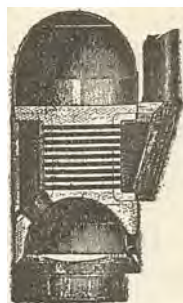
Post-Adresse: **16, Holmens Kanal.** i Kjøbenhavn. Telegram-Adresse: **Private.** 6. Telefon-Nr.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:  
„Vanhaarst“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

En-Repæsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.  
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.  
Tegntr 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.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.  
Al Slags Proviand samt Skibs-  
inventar, Ankre, Kæder etc.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

## EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,  
85, Sølvtorvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasses Huse.  
Varene bringes overalt.  
Telf. 25,064.

## C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.  
84 PILESTRÆDE 84.  
Telf. 19,546.

Specialitet:

## SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med  
alt til Faget henhørende til  
Nutidens billigste Priser.  
NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (o: aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortøldet  
til 180 Øre pr.  $\frac{1}{4}$  Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3288. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		77	78
Norden.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	77	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77
Carl.....		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Skjold.....	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	21 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	22
Union.....		80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		89	90
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	116 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117
Østersøen.....		89	91
Nordsøen.....		24	34
Gorm.....		—	—
Torm.....		70	90
Inga.....		95	105
Cimbria.....		74	75
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....		61	65
Dansk-russisk Dampsk.....	101—102	101	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af '88.....		100	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie.....		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		144 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	145 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	122 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	122 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123
Landmandsbank.....		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Handelsbank.....	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134
Grundejerbank.....	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		96	98
Sukkerfabr.....	167— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	167 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 8. August 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. August 1905.

Russiske Noter.....	216.10
4 % Russiske Consols.....	87.10
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.90
5 % Mexikanske 1899.....	103.25
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	92.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 14,000, „Kbhvn.“ 24,000, „Dannebrog“ 78,000, „Danmark“ 10,000, „Foren. Dpsk.“ 18,000, „Skjold“ 28,000, „Carl“ 24,000, „Urania“ 100,000, „Østas. Komp.“ 370,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

Fra d. 10.—16. Avgust.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Falster] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
Til Horsens [Fylla] 3 Eftm.  
Til Hadsund, Mariager og Hobro [St. Knud] 5 Eftm.  
Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Til Kjertemlde, Nyborg og Rudkjøbing [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til Vejle, anløbende Seiersø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til Libau [Pregel] forv. Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Perm] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredeg.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Pl.  
Til Boston [Nicolai II] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Falster] 8 Morgen.  
Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm.  
Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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).  
Til Grenaa [Fylla] 10 Aften.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Falster] 10 Aften.  
Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
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 [Aarhus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Morsø] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning, ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

**BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn**

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

## LANDMANDSBANKEN

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

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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“.

## 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 og ved Beddingerne.

**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“.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water 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.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. August 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortdet og uforto-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

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.

## 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.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

## Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

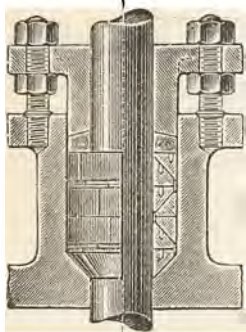
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

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.

## Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857.

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale. at  
det af Brødfabriken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## Taylor's patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 8442.

**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,  
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

### Loddeapparater.

En Sammenligning mellem de Dybdeangivelser, som faas fra forskellige Loddeapparater under samme Lodning, kan sikkert have Interesse ikke mindst for vore farende Læsere, og vi har derfor formaaet Hr. Navigationsskolebestyrer Neergaard til at meddele os de Iagttagelser, han i den Retning har gjort paa sin Rejse til Grønland og tilbage i Fjor Sommer med Damperen „Fox II“.

Hr. Neergaard tilskriver os:

I Anledning af Deres Anmodning om Resultaterne af mine Lodningsforsøg skal jeg herved tillade mig at tilstille Dem et Uddrag af mine Optegnelser.

Til Brug ved Lodningerne var jeg forsynet med 300 Favne tynd Staalline, 2 Walkers Dybdemaalere Nr. 5339 og 6837, 3 Clausens Kontrol dybdemaalere Nr. 242, 266 og 272, 2 Rungs Batometre Nr. 124 og 194, 1 Thomsons (Lord Kelvins) Dybdemaalere med 3 samkvemhavende Rør Nr. 248, nogle Dusin Thomsons (Lord Kelvins) farvede Glasrør samt en Del andre Loddeapparater.

Saa vel før som efter Rejsen blev der foretaget et indgaaende Eftersyn af Dybdemaalerne.

Under Rejsen rensedes Walkers Dybdemaalere omhyggeligt og smurtes med Olje før Brugen, men ellers foretoges intet ualmindeligt med Instrumenterne.

Samtlige Dybdemaalere var indrettede til at angive Dybden i engelske Favne.

I alle Tilfælde, hvor Dybdemaalerne har været anbragt i forskellig Højde paa Linen, er der anvendt en Berigtigelse for denne Forskel.

Forinden en Række Lodskud blev taget, firedes de paa Lodlinen anbragte Dybdemaalere ned i Vandet en kort Tid, for at ikke den høje eller lave Temperatur paa det Sted, hvor Dybdemaalerne havde været opbevaret, skulde give Anledning til Fejlvisning.

Af de under Clausens Dybdemaalere anførte to Dybdeangivelser er den første aflæst paa Maalestokken til venstre og den anden paa Maalestokken til højre.

Ved en Del af Lodskuddene er anført Temperaturen i Celsius Grader af Luften og af Vandet ved Dybdemaalerne, naar disse var dybest nede. Hertil benyttedes et Jacobs Vendetermometer Nr. 6 med tilhørende Magnachis Vendeapparat.

De i det efterfølgende under Loddeapparaterne anførte Tal betyder engelske Favne og de under Temperaturen anførte Tal Celsius Grader.

Thomsons Rør umiddelbart over Walker Nr. 5339. Barometer 762. Fart 6.

Resultaterne var:

W. 5339.	T. Rør.
14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Favne.	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Favne.

Thomsons Rør ved Siden af Clausen Nr. 216 og Walker Nr. 5339 lidt højere. Bar. 762. Fart 5.

W. 5339.	T. Rør.	C. 216.
16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .
16	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —19
11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Fjernet	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
17	do.	19—19
18	do.	19—19

Thomsons Rør ved Siden af Rung Nr. 194. Bar. 762. Fart 4.

T. Rør.	R. 194.
17	17

Clausen Nr. 272. Bar. 762. Fart 4. Dybde efter Kortet. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. c. 10 Favne

Rung Nr. 194 underst, umiddelbart derover Clausen Nr. 272 og paa Siden af denne Thomsons Rør. Bar. 760. Fart 2,5.

C. 272	R. 194.	T. Rør.	Dybde efter Kortet.
8,6—8,8			
10,2—10,4	11,0		c. 10
10,8—11,0			c. 10
18,6—19,0	17,0	17,9	c. 15
22,4—21,4	21,5	20,5	c. 20
24,0—23,8	21,8	23,2	c. 23
27,4—27,4	28,0	27	c. 28
33,4—32,8	33,5	33	c. 36
39,4—38,4	34,5	35,8	c. 36
46,6—45,5	45,0	43,5	c. 46
47,4—48,4	Ingen Bund	46	c. 51
55,4—56,4	52	54	c. 55

Clausen Nr. 216 og derover Walker Nr. 5339. Bar. 760. Fart 2,5.

C. 216.	W. 5339.	Dybde efter Kortet.
42,5—42,5	41	c. 40

Clausen Nr. 266 med 2 Thomsons Rør paa Siden. Bar. 760. Fart 5.

C. 266.	T. Rør.
115—115.	Over 100.

Rung Nr. 194 underst, umiddelbart derover Clausen Nr. 272 og paa Siden deraf Thomsons Rør. Fart 5,2. Bar. 762.

R. 194.	C. 272.	T. Rør.	Dybde efter Kortet.
58,0	58,5—58,5	52,5	c. 60
55,0	57,5—58,5	56,5	do.
60,0	61,0—61,0	58,5	do.
62,5	67,5—67,0	59,5	do.
63,5	63,5—64,5	60,5	do.
Ingen Bund	58,5—60,5	Intet Rør	do.
63,5	63,5—62,5	do.	do.
62,5	65,5—70,5	do.	do.
58,5	61,5—58,5	do.	do.
38,0	39,9—39,0	do.	c. 40
43,0	45,5—44,7	do.	do.
52,5	54,5—55,0	do.	c. 50

Rung Nr. 194 ombyttes med Rung 124, ellers ingen Forandring. Fart 6. Bar. 763.

R. 124.	C. 272.	T. Rør.	Dybde efter Kortet.	
58,0	55,5—55,0	52,5	c. 50	
53,0	54,5—55,0	Intet Rør	do.	
52,0*)	57,5—58,0	do.	do.	Temperatur af:
43,0	46,5—45,5	do.	c. 45	Luft. Over- Bund.
44,0	44,5—46,0	do.	do.	fladev. vand.
49,0	54,5—55,0	do.	do.	13 12 12
47,0	48,5—47,5	do.	do.	do. do. 11
40,0	44,5—44,0	do.	do.	do. do. do.
40,0	45,0—46,0	do.	do.	do. 13 12

\*) Tvivlsom.

Rung Nr. 124 og Clausen Nr. 272 anbragtes ved Siden af hinanden med de nederste Ender af Maalerne over ét. Fart 6. Bar. 763.

R. 124.	C. 272.	Dybde efter Kortet.	Temperatur af:	
			Luft.	Overfladevand.
42,0	43,0—48,5	c. 45	12	12
46,0	49,5—57,5	c. 45	do.	do.

Rung Nr. 124 og Clausen Nr. 272 anbragtes ved Siden af hinanden, saaledes at den nederste Ende af Clausens Maaler var c. 5 Tommer under den nederste Ende af Rungs Maaler.

R. 124.	C. 272.	Dybde efter Kortet.	Temperatur af:	
			Luft.	Overfladevand.
34,0	48,0—46,0	c. 45	12	12
38,0	48,0—49,5	do.	do.	do.

Da det maatte formodes, at der var noget i Vejen med Rung Nr. 124, ombyttedes den med Rung Nr. 194. (Uden at der blev foretaget Undersøgelse af mulige Fejl ved Rung Nr. 124, sammenlignedes denne c. 1 Time senere med R. 194. De viste da ens; se nedenfor).

Rung Nr. 194 anbragtes ved Siden af Clausen Nr. 272 saaledes, at nederste Ende af C.-Maaleren var c. 5 Tommer under den nederste Ende af R.-Maaleren. Fart 6. Bar. 763.

R. 194.	C. 272.	Dybde efter Kortet.	Temperatur af:	
			Luft.	Overfladev.
44,5	49,5—46,5	c. 45	12	12
44,5	47,0—45,5	do.	do.	do.
43,0	47,0—45,5	do.	do.	do.

Rung Nr. 194 anbragtes umiddelbart under Clausen Nr. 272. Fart 6. Bar. 763.

R. 194.	C. 272.			
44,0	48,0—46,0	c. 45	12	12
44,0	48,0—45,5	do.	do.	do.
39,0	40,0—40,5	c. 40	do.	do.
34,0	37,0—36,5	do.	do.	do.
34,0	37,5—36,5	do.	do.	do.

Rung Nr. 124 og Rung Nr. 194 anbragtes ved Siden af hinanden med de nederste Ender over ét.

R. 124	R. 194
36,0	36,0

Clausen Nr. 266 anbragtes underst. Paa Siden deraf fastnøjedes et Messingrør med 2 Thomsons Rør I og II. Derover anbragtes Clausen Nr. 242 og yderligere lidt højere Clausen Nr. 272. Fart 6. Bar. 759. Luftens og Overfladevandets Temperatur var mellem 13 og 14°.

Clausen Nr. 266 og 2 Thomsons Rør I og II anbragtes underst og tæt derover Thomsons Dybdemaaler. Fart 6. Bar. 758.

Udløben Line	T-Maaler	Vendetermometret				
		C. 266	T-Rør		før Lodningen	efter Lodningen
			I	II		
20		16,2—15,9	14,5—14,5	14,0	13,7	
30	20,0	21,2—20,9	20,8—20,9	14,0	11,8	
50	50	36,8—36,8	36,5—36,5	13,0	11,6	
60	39	41,6—41,8	42,5—40,0	13,0	11,6	
70	47	49,0—48,5	51,0—50,5	12,8	11,2	
80	52,5	56,5—56,5	56,0—54,0	12,8	10,7	
90	61,0	61,0—61,5	60,5—60,5	12,6	12,6?	
120	90	74—78	78—76	15,0	9,8	
150	Over 130	111—115	c. 115	14,7	8,7	

Clausen Nr. 242 og 2 Thomsons Rør I og II anbragtes ved Siden af hverandre og derover Walker Nr. 5339. Fart 5,5. Bar. 758.

Udløben Line	W. 5339	C. 242	Vendetermometret			
			T-Rør	før Lodningen	efter Lodningen	
						I
20	14,5	17,5—18,0	17,5—17,3	14,8	12,7	
40	24,6	31,0—30,4	27,5—27,5	15,0	12,9	
60	34,5	43,0—43,0	43,0—41,5	14,9	12,7	
80	42,0	50,0—49,5	46,5—47,0	15,0	12,5	
100	57,0	65,0—65,0	67,0—65,0	15,0	12,0	
110	59,0	74—73	72—70	15,0	11,5	
120	65	78—79	80—74	14,6	10,4	
130	72	87—85	83—82	13,0	9,8	
150	75	95—94	94—88	14,3	10,2	

Clausen Nr. 272 og 2 Thomsons Rør I og II anbragtes ved Siden af hverandre og derover Walker Nr. 5339. Fart 7,3. Bar. 758.

Udløben Line	W. 5339	C. 272	Vendetermometret			
			T-Rør	før Lodningen	efter Lodningen	
						I
15	7,5	9,3—8,8	9,3—9,1	11,5	10,8	
20	11,0	12,7—12,6	12,7—12,5	11,0	11,0	
25	14,0	16,3—16,4	15,8—16,1	11,0	10,7	
30	17,0	20,0—20,0	18,3—18,8	10,9	10,5	
35	19,0	23,0—23,6	22,0—21,9	10,6	10,3	
40	20,0	26,6—26,5	24,4—24,3	10,6	10,3	
45	22,0	29,0—29,3	28,0—26,5	10,5	10,0	
50	25,0	33,1—34,9	32,0—31,0	10,4	9,7	
55	27,0	35,0—35,0	34,0—34,0	10,4	9,7	
60	31	40,5—39,5	38,0—39,0	10,5	9,5	

Vendetermometret viste:

Udløben Line	C. 272	C. 242	C. 266	T. Rør		før Lodningen	efter Lodningen
				I	II		
				20	16,8—16,2		
30	23,0—23,2	23,2—23,1	22,5—22,8	22,4—21,1		13,0	
40	29,0—30,0	29,0—28,6	29,0—31,0	29,5—28,8		11,7	
50	34,0—34,2	34,8—33,6	34,0—33,8	32,5—31,0		11,2	
60	46,1—47,0	46,5—45,5	44,5—45,0	45,5—44,5		10,7	
70	51,0—53,0	50,0—52,0	51,2—51,5	50,0—49,5		12,4?	
80	57,0—56,0	56,5—57,4	56,2—56,6	57,0—55,0		11,5	
85	Fjernes	56,3—57,5	57,5—59,5	59,5—59,0		11,2	
95		70,5—71,5	72,0—72,5	74,0—74,0		9,4	
105	Glemt Afhæsning		70,0—72,0	74,0—75,0	14,6	11,1	
120		87,0—88,0	85,0—83,0	90,0—95,0	14,6	10,3	
155		92,0—107,0	108—110	Over 100	13,7	9,9	
220		141—151	153—158		13,5	8,9	

Udløben Line	W. 5339	C. 272	T-Rør		Vendetermometret:	
			I	II	før Lodningen	efter Lodningen
65	33	44,0—40,5	40,0—42,0		11,5	9,6
70	36	47,0—45,5	41,5—45,5		10,6	9,4
80	39	52,0—52,0	50,47—51	usikker	11,0	9,5
90	46	56,0—58,2	54,5—56,0		11,0	8,9
100	50	67,0—62,0	63,0—64,0		10,8	8,3

Walker Nr. 6837 anbragtes over de andre Loddeapparater, ellers fortsattes Lodningen uforandret. Fart 6,5. Bar. 759.

Udløben Line	W. 6837	W. 5339	C. 272	T-Rør		Vendetermometret:	
				I	II	før Lodningen	efter Lodningen
110	56	55	68—70	66—68	10,8	7,7	
120	60	62	77—74	72—74	10,5	7,7	
130	65	66	81—82	78—80	10,3	7,0	
140	72	75	89—88	85—86	10,0	6,7	
150	76	76,5	97—104	90—92	9,8	6,5	
160	80,5	79	103—105	94—96	9,8	6,2	
180	89,5?	99,5?	113—110	c. 105—c. 107	10,0	5,8	

Da Walker Nr. 6837 og Nr. 5339 nogenlunde angav de samme Dybder, og disse var betydelig mindre end de Dybder, som angaves af Clausen Nr. 242 og 272, og de, som angaves af Thomsons Rør, foretoges fra en Baad paa Årsuk Fjorden i Grønland Lodninger for at komme til Klarhed over, hvorvidt Skibets Fart var Anledning til, at Walkers Loddeapparat viste for ringe Dybde. Baaden laa stille under hvert Lodskud. Naar de 4 første Lodskud undtages, sættes Mærker paa Lodlinen i Vandskorpen, naar Linen var lodret, og efter Lodningen eftermaales Lodlinen i Land ved Hjælp af et Staalbaand. Underst var anbragt Clausen Nr. 272, derover Clausen Nr. 242, Walker Nr. 6837 og Walker Nr. 5339. Barometer 759 mm. Normalbarometret i Ivigtut viste saa vel de foregaaende som efterfølgende Dage omtrent 760 mm., og Vejret havde i længere Tid været meget roligt og ensartet. Det blæste hver Dag en svag Vind ind ad Fjorden, og om Aftenen og Natten var det stille. Strøm var der saa godt som ikke; den løb nærmest ud ad Fjorden.

Dybden i Følge: Lodde-maski- nens Tælle- apparat. Favne	Op- maaling af Lod- linen. Favne	W. 5339	W. 6837	C. 242	Vendetermometret:	
					C. 272	før Lodningen efter Lodningen
		24,5	27,0	25,0—24,5	32,0—31,0	
29		24,5	25,0	30,7—31,3	31,0—30,7	7,0 3,8
37		33,5	33,0	31,8—31,0	41,0—41,0	6,8 2,5
45		37,5	42,0	49,0—48,8	50,0—50,0	6,4 2,9
65	65,9	56,5	61,5	75,5—75,0	75,0—75,0	6,5 0,4
	72,1	64	68	75,0—75,0	75,0—75,0	8,8 0,2
107	106,8	92	94	114—113	115—114	8,4 0,1
167	166,6	154	163	—178	—180	8,4 0,1
254	255,9	227	261			
300		267	300			

Clausen Nr. 242, Clausen 266, Clausen 272 og 3 Thomsons Rør I, II og III anbragtes ved Siden af hver- andre. Fart 5,5. Bar. 763,5 mm.

Udløben Line	C. 242	C. 266	C. 272	T. Rør			Vendetermometret:	
				I	II	III	før Lodningen	efter Lodningen
37	19,6	20,3—19,8	19,4—18,5	18,3	18,2	18,1	12,5	12,5
50		30,7—31,3	32,0—31,5	28,2	30,0	30,3	11,8	11,8
68		41,2—42,0	42,4—38,7	38,0	40,0	35,5	9,9	9,9
84		120—90	125—83	Hanerne paa C 266 og 272 aabnedes ikke for næste Lodskud.			10,5	10,5
90		59,5—60,5	63,5—63	55	57	56	12,5	12,5
110		75—76	77—75	58	58	75	10,4	10,4
				71	74		14,5	14,5

Rung Nr. 194 anbragtes underst, umiddelbart der- over anbragtes Clausen Nr. 266 og paa Siden af dette ved de sidste Lodskud et Thomsons Rør. Fart 6,5. Bar. 762.

Udløben Line	R. 194	C. 266	T. Rør	Vendetermometret:	
				før Lod- ningen	efter Lod- ningen
105	66,5	65,5—66,0		12,0	10,0
100	63,5	66,0—68,0		11,7	9,3
100	65,0	64,0—66,0		11,6	9,0
100	65,5	66,0—67,0		12,0	9,2
100	64,0	63,0—64,0	65,5	12,2	9,6
105	67,0	69,0—68,5	c. 73 Ubestemt	12,4	9,0
105	66,0	67,0—66,5	Røret viste ikke nogen bestemt Dybde	11,9	9,3

Rung Nr. 124 anbragtes underst, umiddelbart der- over anbragtes Clausen Nr. 266 og paa Siden heraf ét og senere endnu ét Thomsons Rør. Fart 6,5. Bar. 761.

Udløben Line	R. 124	C. 266	T. Rør		Vendetermometret:	
			I	II	før Lod- ningen	efter Lod- ningen
100	58,5	60,5—60,5			13,7	10,0
100	Glemte at aabne Hanen		61,5—62,5		14,0	9,9
95	61,0	61,5—61,5	55,5		13,8	10,0
95	61,5	60,5—62,5	56,5	50,5	14,0	10,0
95	60,5	60,5—61,0	58,5	54,5	14,0	10,3
95	60,0	58,0—58,0	58,5	58,5	13,7	10,0
95	60,0	60,0—61,0	60,5	60,5	13,7	10,0

Rung Nr. 194 anbragtes underst og umiddelbart derover Clausen Nr. 272.

Udløben Line	R. 194	C. 272	Vendetermometret:	
			før Lodningen	efter Lodningen
90	57,0	56,5—55,5	11,8	10,1
90	55,0	58,5—56,5	11,0	10,1

Rung Nr. 124 og Rung 194 anbragtes ved Siden af hinanden.

R. 124	R. 194	Vendetermometret:	
		før Lodningen	efter Lodningen
17,8	18,0	18,0	16,0
10,0	34,0	18,0	16,3
13	14	17,5	16,3
19,2	18,5	17,7	16,6

Skibet kom nu ud paa dybere Vand, og over en halv Snes Lodskud toges, uden at det var muligt at faa begge Dybdemaalere til at vise; snart viste den ene, snart den anden, og snart viste ingen af dem. De Snore, som forbandt Dybdemaalerne, løsnedes, strammedes og flyttedes, men lige lidt hjalp det. Lodlinen løb under Lodningen ud med uregelmæssig Hastighed, snart løb den langsomt ud, og snart tog den Sur; det var nærmest, som om et eller andet (muligt to i et særligt Øjeblik) paa Dybdemaalernes fastnittede Jærnstykker virkede som en Slags Skrue eller Rør, der fik Dybdemaalerne til snart at bevæge sig i én og snart i en anden Retning gennem Vandet. Der løb da ogsaa urimelig meget af Linen ud, før Loddet naaede Bunden.

For muligvis at finde ud af, hvad der var i Vejen (Maalerne havde dog før givet overensstemmende Resultater), fjernedes Nr. 194, og der toges et Lodskud med Nr. 124 alene.

R. 124  
23

Der anbragtes nu ved R. 124 2 Thomsons Rør.

R. 124	T. Rør	
	I	II
27,5	22	25

Lodningen foretoges umiddelbart efter, at Rørene var tagne op af Kahytten, uden at de — som sædvanlig — var bleven firede ned i Vandet før Lodningen.

Udløben Line	R. 124	T. Rør		Vendetermometret:	
		I	II	før Lod- ningen	efter Lod- ningen
45	28,5	29	30	18,0	17,7
50	31	31	(32 utydelig)	18,5	15,5

Rung Nr. 124 ombyttedes med Rung Nr. 194.

Udløben Line	R. 194	T. Rør		Vendetermometret:	
		I	II	før Lod- ningen	efter Lod- ningen
52	35,5	35,5	35	18,5	14,8
60	37,5	36,5	38	17,0	15,6

Jeg skal nu tillade mig at gøre nogle Bemærkninger til de anstillede Forsøg.

Medens den Stillings, hvori Thomsons og Clausens Loddeapparater anbringes efter Brugen, ikke har nogen Indflydelse paa deres Brugbarhed, bør Rungs Dybdemaalere opbevares med den blybetyngede Ende nedad, for at der ikke skal samle sig Vand i Maalekamret. Paa Rejsens sidste Dag anbragtes Rungs Dybdemaalere med den blybetyngede Ende opad; og det lykkedes da og-

saa at faa dem i Uorden. Ved de Prøver, som efter Rejsens Slutning foretoges med Dybdemaalerne ved at udsætte dem for Vandtrykket fra en Pumpe, viste da ogsaa Thomsons og Clausens Maalere den til Trykket svarende Dybde, medens Rungs — paa Grund af Vand i Maalekamret — viste for lidt.

Forsøgene med Rungs Dybdemaalere gentoges flere Gange, og der viste sig da den Mærkelighed, at Fejlvisningen hurtigt formindskedes, uden at Maalekamret blev aabnet og Fugtigheden aftørret. Det benyttede Tryk svarede til omtrent 55 Favnes Dybde.

Rung Nr. 194 viste ved den 1. Prøve 18 Fv. for lidt.  
— — — — — 2. — 3 — — —  
— — — — — 3. — 2 — — —

Maalekamret aabnedes herefter og Fugtigheden fjernedes. Maaleren viste nu rigtigt.

Rung Nr. 124 viste ved den 1. Prøve 10 Fv. for lidt.  
— — — — — 2. — 4 — — —  
— — — — — 3. — 1 — — —  
— — — — — 4. — 1 — — —

At Luften, naar den farer ud af Maalekamret, kan rive det deri opsamlede Vand med sig, er muligvis en rigtig Forklaring paa dette Fænomen.

Hvis man nu ved Sammenligning mellem de anførte Dybdeangivelser vil danne sig et Skøn over Dybdemaalernes Paalidelighed, bliver Resultatet, at der ved alle Dybdemaalernes paa ikke faa Steder har gjort sig store Afvigelser gældende. Desværre kunde det ikke lade sig gøre at standse Skibets Fart for ved direkte Udmaaling af Lodlinen at finde de virkelige Dybder og derigennem Afvigelserne; kun ved Lodskuddene paa Arsuk Fjorden kunde en saadan Udmaaling foretages. For at jeg kunde danne mig et Overblik over de sandsynlige Fejl i de fundne Dybdeangivelser, har jeg for hvert Lodskud betragtet Middeltallet af de Dybder, som er angivne af Thomsons Rør samt Rungs og Clausens Dybdemaalere som den sandsynlige Dybde, og sammenlignet denne med de enkelte Dybdeangivelser. Jeg har ikke her villet anføre alle de paa denne Maade bestemte Afvigelser, da de let kan udledes af foranstaaende Tal. Mod denne Fremgangsmaade ved Bestemmelsen af den sandsynlige Fejl kan ganske vist gøres gældende, at en Dybdemaalers Fejlvisning kommer til at se mindre ud, end den i Virkeligheden er, og at de andre ved samme Lodskud fundne Dybdeangivelser synes behæftede med en mindre Fejl, som de slet ikke har. Jeg mener imidlertid, at en saadan Sammenligning giver et foreløbigt Grundlag til en nogenlunde retfærdig Bedømmelse af Dybdemaalernes. Det viser sig da, at:

Walkers Dybdemaalere stadig har angivet for ringe,

Rungs i Reglen for ringe,  
Thomsons og Clausens i Reglen for stor og  
Thomsons farvede Rør snart for stor og  
snart for ringe Dybde.

Ganske bortset fra, at Skibets Fart kan have Indflydelse paa den Dybde, som Walkers Dybdemaalere angiver, skulde man vente, at Fejlen — ligesom ved Walkers Log — forandrede sig proportionalt med Apparatets Visning. Dette har ikke ganske været Tilfældet. Vilkaarene, hvorunder de 2 Apparater benyttes, er da heller ikke ens. Medens Loggen saaledes til Stadighed er i Brug under ensartede Betingelser, benyttes Loddeapparatet kun fra Tid til anden. Selv om Loddeapparatet efter Brugen aftørres omhyggeligt, bliver der dog let noget Vand eller Olje tilbage mellem Snekke og



Tandhjul. Derved dannes og opsamles Ir og Smuds, og naar Apparaterne atter skal benyttes, vil det først efter en Række Lodninger være i Orden. Jeg har forinden hver ny Række Lodskud omhyggelig rensset og smurt Apparaterne med Petroleum og Olje. Bag efter er jeg kommet til at tænke paa, at det vilde have været langt mere formaalstjenligt, om jeg tillige havde ladet Apparaterne slæbe en rum Tid efter Skibet med roterende Skrue ligesom Loggen.

Grunden til, at Rungs Dybdemaalere har angivet Dybden for ringe, maa nærmest søges i, at der har samlet sig Vand i Maalekamret, hvorved den deri indeholdte Luftmængde er bleven for ringe. Sørger man for, at den Ende af Dybdemaaleren, hvori Maalekamret findes anbragt, altid bliver vendt opad, er vel en større Opsamling af Vand i Maalekamret udelukket, hvorimod en ringe Vandmængde vist maa kunne fremkomme ved Fortætning af Vanddampene, medens Luften i Maalekamret under Lodningen bliver sammenpresset. Dybdemaalernes Fejlvisninger har saaledes kun været forholdsvis smaa, saa længe deres Maalekamre ikke blev vendt nedad; først efter at der var vendt op og ned paa Dybdemaalernes fremkom de store Fejlvisninger. Det fremgaar yderligere af Forsøgene, at Dybdemaaleren, selv om den ved et eller flere Lodskud har vist forkert, meget godt ved efterfølgende Lodskud kan angive Dybden rigtig, uden at der foretages nogen Aftørring af Maalekamret. Paa Rejsen har da heller ikke noget Maalekammer været aabnet.

At Thomsons og Clausens Dybdemaalere har angivet Dybden for stor, antager jeg maa tilskrives Vandets Ævne til at absorbere Luft. Derfor taler den Omstændighed, at Fejlvisningen har været særlig stor ved lave Temperaturer, og at Vandets Ævne til at optage Luft netop vokser meget stærkt, naar Temperaturen falder.

Aarsagen til, at Thomsons farvede Rør snart angiver Dybden for stor og snart for ringe, maa vel nærmest tilskrives den Omstændighed, at Rørene ikke er kalibriske. Saa vidt jeg har kunnet bringe i Erfaring, formaar Industrien paa det nuværende Tidspunkt ikke at fremstille snævre Glasrør, som indvendig er nøjagtig lige vide over alt. Man er henvist til blandt en Mængde Rør at udsøge de mest kalibriske, og den Omhu, hvormed en saadan Sortering er foretaget, faar naturligvis afgørende Betydning for den Nøjagtighed, der kan tillægges Rørenes Dybdeangivelser. Erindres endvidere, at Rørene ikke maa være for kostbare, og at Konkurrencen er stor, bliver det let forklarligt, at Rørene ikke altid er saa gode, som de burde være. Der turde være Anledning til at vogte sig for billige efterlavede Rør og alene benytte originale fra Lord Kelvins Tillidsmand, James White i Glasgow. Der høres ikke sjældent Klage fra Køberne af de billige Rør, og et enkelt saadant, som jeg tilfældigvis havde faaet med paa Rejsen, havde da ogsaa utilladelig store Fejl.

Blandt det Utal af Loddeapparater, som findes, er der næppe noget, som til Fuldkommenhed kan angive Dybden, naar Skibet gør Fart, og det vilde derfor være ubilligt, om jeg vilde stille en saadan Fordring til de Dybdemaalere, jeg har prøvet paa Rejsen. Selv om Angivelserne ikke altid har været nøjagtige, kan der siges, at Fejlvisningerne som Regel har været mindre væsentlige, og at der ikke er noget i Vejen for at faa et godt Udbytte af de nævnte Dybdemaaleres Benyttelse, naar de blot benyttes med tilbørlig Omtanke. Det vilde saaledes være forkasteligt for ikke at sige uforsvarligt at stole ubetinget paa Dybdeangivelsen fra et enkelt Lodskud; der bør tages en Række Lodskud, og de fundne Dybdeangivelser bør sammenlignes indbyrdes og med de i Kortet anførte Dybder. Det maa dertil erindres, at disse

sidste ikke altid kan siges at være nøjagtige, og at ogsaa af den Grund de ved Lodning fundne Dybdeangivelser — selv om de er ganske nøjagtige — maa anvendes med en vis Kritik.

Kjøbenhavn, d. 17. August 1905.

Den Tid begynder nu stærkt at nærme sig, skriver „Shipping Gazette“, da de britiske Kuleksportører maa begynde at tænke paa næste Aars Østersøfragter, og at Trælastimportørerne maa rette deres Opmærksomhed paa Fremtiden. Fra nu og til Aarets Slutning vil der blive købt store Mængder af Kul for at dække Østersøhavnenes Behov for næste Sæson, og disse Kul maa sælges igen i mange Tilfælde paa c. i. f. Basis. Kulafskiberne ønsker derfor paa Forhaand at gøre sig Rede for Østersø- og Hvidehavskonferencens Hensigter og Operationer til næste Aar. Vil Konferencen behandle udgaaende saa vel som hjemgaaende Fragter, og hvis der lægges yderligere paa Hjemfragterne, hvorledes vil da det virke paa Udfragterne?

Afskibere og Spekulanter gør sig selv disse Spørgsmaal i denne Tid, og der hersker megen Tvivl om dem, hvad vi har erfaret ved Henvendelse til et Firma, der staar Sømmenslutningen meget nær. Vi fik her Vished for, at en Konference vil blive afholdt lidt senere udelukkende i den Hensigt at bestemme, hvad der skal gøres med Hensyn til næste Aars Fragtskala. Det er ikke umuligt, at en Fragtskala for Kulfragter vil blive foreslaaet og diskuteret, men det er sikkert, at Fragterne for Trælast, Korn og Ertter vil blive revideret og sandsynligvis forøget.

Vi har tidligere paapeget, fortsætter Bladet, at Sømmenslutningen har været heldig i sine Bestræbelser, at den virkelig har faaet Fragterne op, og at den har frelst Rederierne fra en meget nær ruinerende Konkurrence. Vi erfarer nu, at Sømmenslutningen har faaet baade sit Medlemsantal og sin Tonnage forøget, og derfor er det sandsynligt, at Konferencen til Efteraaret træder sammen med ret store Forhaabninger for næste Sæson. Saa meget kan Kuleksportørerne i alt Fald sikkert regne med ved Overslaget over næste Aars Salg og Kontrakter.

Hovedsagen er imidlertid, at der vil blive afholdt en ny Konference, og at dennes Forhandlinger i god Tid vil forsyne Kulafskiberne og Trælastimportørerne med alle fornødne Oplysninger om Fragtudsigterne.

Hvad Kronstadt angaar, maa det anses som givet, at Kulfragterne i næste Sæson snarere vil stige end falde — i alt Fald i Sammenligning med dette Aars Gennemsnit.

Det engelske Board of Trade har d. 10. ds. i Anledning af den tyske Rorkommando tilstillet the Mercantile Marine Service Association nedenstaaende Skrivelse, der ogsaa hos os vil kunne paaregne betydelig Interesse:

I Anledning af den Forskel, som hersker med Hensyn til Betydningen af de Udtryk, der anvendes ved Kommando til Roret om Bord paa britiske Skibe og visse andre Sømagters Skibe, har Board of Trade haft sin Opmærksomhed henvendt paa den alvorlige Fare for Misforstaaelse, som kan opstaa, naar britiske Skibe ledes af fremmede Lodser, som anvender modsat Rorkommando.

For at formindske Muligheden for Sulykker paa Grund af Misforstaaelser af denne Art ønsker Board of Trade at henlede Opmærksomheden paa, at selv om tyske og hollandske Statslodser har Ordre til at anvende

den ændrede Rorkommando, hvor Ordene „Styrbord“ og „Bagbord“ henholdsvis betyder en efterfølgende Drejning af Skibets Stævn til Styrbord og Bagbord, saa har de dog paa ingen Maade nogen Myndighed til at give denne Rorkommando om Bord paa britiske Skibe. De er derimod forpligtede til at angive, i hvad Retning Stævnen ønskes drejet, for den vagthavende Styrmand, saa at denne derefter kan give sin Ordre i Overensstemmelse med den Rorkommando, der anvendes i britiske Skibe.

Paa en Interpellation i Underhuset angaaende den engelske Regerings Stilling til den diplomatiske Søretskonference, der skal afholdes i Bryssel, har Regeringen svaret, at den efter moden Overvejelse har besluttet at sende en officiel Repræsentant til den nævnte Konference, der som bekendt skal forhandle om forskellige søretlige Spørgsmaal paa Grundlag af det af „Comité maritime Internationale“ udarbejdede Materiale.

Til Efterretningen herom knytter „Hamb. Corr.“ en Meddelelse om, at Tyskland endnu ikke har bestemt sig til officiel Deltagelse, men at der næppe vil vise sig nogen Vanskelighed i denne Henseende, efter at Englands Stilling nu er givet.

Centrallinjen for den totale Solformørkelse d. 30. ds. (borgerlig Dato) træffer Jorden d. 29. August 23<sup>h</sup> 41<sup>m</sup> Grw. Mdkl. ved Winnipeg Søen og naar Atlanterhavet omtrent 1 $\frac{1}{2}$ <sup>o</sup> Nord for Belle Isle. Omtrent 1 $\frac{1}{4}$ <sup>o</sup> Øst for Kap Ortegal rammer Centrallinjen Spanien, og den ophører d. 30. August 2<sup>h</sup> 34<sup>m</sup> Grw. Mdkl. i det sydøstlige Arabien. Formørkelsen er total paa Atlanterhavet for Egne, der ligger c. 1<sup>o</sup> Nord og Syd for Centrallinjen og varer fra 2<sup>m</sup> 38<sup>s</sup> (ved Labrador) til 3<sup>m</sup> 43<sup>s</sup> (ved Spaniens Kyst).

Saa vel U. S. Naval Observatory i Washington som Deutsche Seewarte i Hamburg modtager med Glæde Resultater af Observationer over Formørkelsen anstillet fra Skibe, og saadanne Observationer bør først og fremmest omfatte Tidspunkterne (Grw. Mdkl.) for Koronaens Tilsynekomst, Begyndelse og Slutning af den totale Formørkelse og for Koronaens Forsvinden tillige med Angivelse af Skibets Sted samt meteorologiske Iagttagelser. Vi henviser iøvrigt til „the Pilot Chart“ og Deutsche Seewartes Maanedskort for indeværende Maaned.

Den ny Turbine Damper „Virginian“, tilhørende Allan Linjen forlod Lough Foyle (Irland) Fredag d. 4. August Kl. 4<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> om Eftermiddagen, paa Rejse fra Liverpool til kanadiske Havne, og passerede Belle Isle Kl. 7 om Aftenen Tirsdag d. 8. August. „Virginian“ har saaledes, naar Hensyn tages til Forskellen i Klokkeslet mellem de to Punkter, tilbagelagt Vejen over Atlanterhavet paa 4 Dage og 6 Timer, og har hermed sat en Rekord for denne Rutes Vedkommende.

(Hamb. Corr.)

Følgende Tilfælde danner en i visse Henseender træffende Illustration til den Artikel, der fremkom i vort sidste Nummer om Bemandingsforholdene:

Damperen „Vera“, tilhørende Rederiet Robert Christensen, afgik d. 13. ds. om Aftenen fra Frederikshavn. Efter at Skibet var kommet i rum Sø, blev en Fyrbøder, Jöns Persson, rasende og overfaldt sine Kammerater paa Fyrpladsen. Maskinmesteren, der blev tilkaldt for at skaffe Orden tilveje, blev ligeledes overfaldet, og en Fyrbøder fik et Spark i Underlivet, saa at han mistede Bevidstheden. Til sidst lykkedes det at faa

Persson overmandet og uskadeliggjort. „Vera“ stod derefter tilbage til Frederikshavn, hvor den saarede Fyrbøder nu henligger paa Sygehuset i en meget betænkelig Tilstand.

For Damperen selv har Begivenheden naturligvis bl. a. foraarsaget et meget betydeligt Ophold.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Responsa, afgivne i 1904 af Grosserer-Societetets Komite.

Vi fremhæver efter Handelsberetningen for 1904 følgende af de afgivne Responsa.

Under en verserende Proces mellem et Firma i Glasgow og en Købmand C. har sidst nævnte som indstævnt paaberaabt sig for sen Levering, og i saa Henseende bliver det afgørende, hvorledes et enkelt Udtryk i Slutsedlen rettelig skal forstaas.

I denne Anledning tillader jeg mig som Sagfører for det skotske Firma at æske den ærede Komites Responsum i Sagen efter den Anledning, det følgende giver.

I Følge Slutsedlen har Firmaet forpligtet sig til at levere et større Parti Kul, og om Leveringstiderne hedder det: „Shipment in 8 parcels of about 900 to 1,200 tons each (average size about 1,050 tons each) by steamers, due to load or sail monthly from May to December a. c., both inclusive.“ — Mine Mandanter holder for, at denne Passus skal forstaas saaledes: „Indskibning i 8 Dele paa omtrent 900 til 1,200 Tons hver (gennemsnitlig Størrelse omtrent 1,050 Tons hver) med Dampskibe, ventede klare til at inlade eller sejle maanedlig fra Maj til December a. c., begge inklusive“, medens Modpartiet, der i denne Henseende har Støtte i en Translatør-oversættelse, hævder, at Ordene „by steamers, due to load or sail“ betyder „med Dampskibe, skyldige at inlade eller sejle“.

Det skotske Firma gør gældende, at Ordet „due“ ikke efter sø- og handelsretlig Forstaaelse kan sammenstilles med Ordet „bound“ — saaledes som Modpartiet altsaa gør — men at det derimod maa sammenstilles med „expected“. Som Illustration anfører Firmaet en almindelig maritim Strofe som „the vessel is now due at Burntisland“, hvor „due“ kun kan forstaas som „expected“ (ventet eller forventet).

Sluttelig tilføjes, at vedkommende Translatør har udtalt, at han ikke vil bestride, at „due“ kan oversættes paa begge Maader, men at Ordets Betydning rent sproglig set nærmest er „skyldig“.

Responsum af 8. Januar 1904.

Efter Handelskutyme betyder: „due“ i en Sammenhæng som denne: „med Rette forventet“.

Ved Certeparti af 30. November 1903 paatog Fø-  
ren af et Sejlskib sig at føre en Ladning, c. 130 Tons  
Rug, fra en tysk til en dansk Havn for en nærmere  
bestemt Fragt, hvorhos det i Certepartiet bestemtes, at  
der skulde betales 30 Rmk. Gratifikation „bei richtiger  
Auslieferung“. Skibet indtog paa Ladestedet i Følge  
Vejeseddelen en Ladning stor 129,920 Kilo Rug, men ved  
Udlosningen udvejedes Ladningen til 1,050 Kilo mindre.  
Da Konnossementet imidlertid var udstedt med den Klausul  
„Inhalt, Gewicht und Qualität unbekannt“, mente Lad-  
ningsmodtageren, at Skipperen ved saaledes at fritage  
sig for Ansvar for Vægten, maatte anses som den, der  
havde præsteret „richtige Auslieferung“, og i Henhold  
hertil udbetalte han Skipperen den omtalte Gratifikation  
30 Rmk.

Afladeren, der i Følge den indgaaede Handel skulde  
betale Fragt m. v. af Ladningen, har dog forment, at  
den skete Udbetaling af Gratifikation har været uberet-  
tiget, efter som Skipperen ikke har udleveret en saa  
stor Vægt, som den, han har indtaget, og nægter som  
Følge deraf, at der er præsteret „richtige Auslieferung“  
og nægter sig pligtig til at refundere Ladningsmodtageren  
den udbetalte Gratifikation.

For om muligt at undgaa Retssag tillader vi os  
herved at forespørge den højtærede Komite, om Skipperen  
i Følge Handelskutyme maa anses for i Tilfælde som  
det foreliggende at have præsteret „richtige Auslieferung“  
af Ladningen.

Responsum af 8. Januar 1904:

Ja.

Til Oplysning under en ved X. Købstads Sørret ver-  
serende Retssag tillader jeg mig at forespørge den ærede  
Komite om en Skipper, der er bleven befragtet til at  
overføre en Ladning Melassefoder i Sække fra Stettin  
til X, og hvis Skib iøvrigt er hægt og tæt og forsynet  
med sædvanlig Garnering af Brædder, kan være pligtig  
til yderligere at garnere med Maatter.

Responsum af 5. Februar 1904:

Nej, naar det ikke udtrykkelig er betinget i Certe-  
partiet.

Undertegnede tillader sig herved ærbødigst at an-  
mode om den højtærede Komites Responsum i følgende  
Spørgsmaal:

Naar der i et Certeparti for en Sejler med Solsikke-  
kager stipuleres til Losning

5 løbende Arbejdsdage,  
skal da Regnvejrsdage betragtes som Arbejds-  
dage?

Responsum af 19. Februar 1904:

Ja.

Ved nærværende tillader jeg mig at anmode den  
ærede Komite om at faa følgende Spørgsmaal besvaret:

Naar man har købt en Vare (Fedt) af f. Eks. Aar-  
hus, og Varerne sendes pr. direkte Damper hertil, skal  
Køberen da betale det paa Fragtbrevet opførte Efter-  
krav, som er for „udgaaende Havnepenge“.

Responsum af 18. Marts 1904:

Betegnelsen „ab“ en vis Plads maa nu siges at være  
et forældet Udtryk, der nærmest er ensbetydende med

„frit om Bord“, jfr. Responsum af 31. Juli 1900. —  
Ved „frit om Bord“-Salg tilkommer det Afladeren at  
betale Havnepenge for udgaaende Varer.

Den ærede Komite bedes — til Brug under en  
Retssag — besvare følgende Spørgsmaal:

Foreligger der her i Landet den Kutyme, at Mægler-  
Provision for Salg af Skibe — in casu Sejlskibe — er  
2 pCt. af Købesummen fra Sælgeren og 1 pCt. af Købe-  
summen fra Køberen? Foreligger der overhovedet nogen  
Kutyme for Beregning af Mægler-Provision i ommeldte  
Retning?

Responsum af 11. Juni 1904:

Herom henvises der til Komiteens Responsum af  
18. April 1902\*), som ogsaa gælder her paa Pladsen  
for Sejlskibe.

Herved tillader jeg mig at rette følgende Fore-  
spørgsel:

Naar jeg har sluttet med et Dampskibsselskab i  
Esbjerg om Fragt af et Parti Gods fra Hamburg til  
Esbjerg, og Selskabets Tilbud lyder saaledes: „6 Kr.  
pr. Ton frit leveret i Banevogn her, er det da ikke en  
Selvfølge, at Dampskibsselskabet betaler Bropengene.

Responsum af 15. Juli 1904:

Ja.

Under en for det herværende Byting verserende Sag  
angaaende Betaling af Overliggedagspenge vilde det være  
af Betydning at have en autentisk Fortolkning af, hvad  
et i det paagældende Certeparti brugt Udtryk af „Idle  
time“, af Translatøren oversat til „Ledig Tid“, maatte  
betyde. — Udtrykket findes nævnt mellem de Tilfælde,  
der hæver Befragterens Forpligtelse til at betale Over-  
liggedagspenge, hvilket han er fritaget for i „Tilfælde  
af Forlængelse, foraarsaget ved Ladningsarbejdernes eller  
enkelte Arbejders Nedlæggelse af Arbejdet, . . . .  
Arbejdstrejker i Indladningshavnen, Ledig Tid, eller  
Lockouter, Oprør, Frost, Oversvømmelse o. s. v.“

Vi vilde være særdeles taknemlige for en Udtalelse  
fra den højtærede Komite om, hvad det nævnte Udtryk  
betyder.

Responsum af 9. September 1904:

„Idle days (time)“ refererer sig i et Kulcerteparti  
til de Dage, paa hvilke Minearbejderne, som Følge af  
de i Kulminedistrikterne gældende Sædvaner, systematisk  
undlader at arbejde.

Til Brug under en eventuel Retssag tillader jeg  
mig herved at forespørge den ærede Komite, om det  
ikke efter Ikrafttrædelse af Lov Nr. 4 af 7. Januar  
1898 maa siges at være blevet Kutyme, at de Ladnings-  
modtagere, der selv besørger det Skibene paahvilende  
Arbejde ved Losningen, debiterer Skibene Præmie for  
Ulykkesforsikring af de med Losningen beskæftigede  
Arbejdere.

Responsum af 14. Oktober 1904:

Nogen almindelig Kutyme som den omspurgte  
tør vel endnu ikke siges at eksistere i Kjøbenhavn, men

\*) Der foreligger ikke nogen Kutyme angaaende det oms-  
purgte Forhold; jfr. iøvrigt med Hensyn til Mægler-  
kurtage Fdg. 22. December 1808 § 18.

de københavnske Pakhusforretninger, der besørger Losningen af Korn og Stykgods, har allerede i nogen Tid debiteret Skibene den paagældende Præmie, jfr. iøvrigt for Frihavnens Vedkommende Bekendtgørelse af 4. Januar 1899.

## Literatur.

Fiskeriberetning for Finansaaret 1903—1904. Udarbejdet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af C. F. Drechsel.

Statistikken for 1903 viser et Totaludbytte af 9,950,287 Kr., hvilket er en Fremgang fra Aaret forud af 72,828 Kroner.

Aarsagen, til at Fremgangen i 1903 er forholdsvis ringe, er fornemmelig, at Nordsøfiskeriet Syd for Horns Rev har givet betydelig mindre Udbytte end Aaret forud. I dette Aar var Udbyttet, alene for Rødspættefiskeriets Vedkommende, 502,000 Kr. over et Middelaar, men i 1903 kun 359,610 Kr. — Ogsaa Torske- og Kullerfiskerierne har i 1902 været noget mindre end i 1903. Som i Aarene forud er Rødspættefiskeriet i Nordsøen i stadig Tiltagende, Torske- og Kullerfiskerierne i Aftagende. Det samlede Udbytte af Vestkystfiskeriet har i 1903 været 2,264,100 Kr., heri iberegnet det Fiskeri, der er foretaget i Nordsøen af Fartøjer, hjemmehørende i Farvandene indenfor Skagen.

I Farvandene indenfor Skagen har Forholdet i 1903 været af lignende Natur som paa Jyllands Vestkyst, nemlig en forholdsvis lille Forøgelse i Udbyttet i Sammenligning med det foregaaende Aar, der gav et meget rigt Udbytte. Antallet af de til Fiskeriet benyttede Hjælpe midler, særlig Motorbaade, er i stærk Stigning. Antallet af Fiskere, saa vel som Udbyttet af de enkelte Fiskerier, er omtrent som Aaret forud. Det samlede Udbytte af Fiskeriet i Farvandene indenfor Skagen har i 1903 været 7,274,405 Kr., hvilket omtrent er det samme Udbytte som Aaret forud.

For Limfjordens Vedkommende har Indtægten af Fiskeriet ialt været 1,362,937 Kr., hvilket betegner en Fremgang af 119,651 Kr. Det er navnlig Rødspættefiskeriet i Limfjorden, der har bidraget til denne Fremgang, bl. a. synes „Indplantningen“ af Rødspætter paa forskellige Steder i Limfjorden at have givet udmærkede Resultater, men i det hele vedbliver Fiskeriet i Limfjorden at være det i økonomisk Henseende forholdsvis mest betydelige og konstante her i Landet.

Ligesom i 1902 er der fra Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet velvilligst fremsendt en Statistik over Antal og Tonnage af Fiskerifartøjer. Det samlede Antal af registrerede Fiskerifartøjer i det egentlige Danmark i 1903 er herefter 2,380, hvilket er 73 flere end i 1902; Brutto Tonnagen er 16,406 Reg.-Tons. En Statistik over Fiskerifartøjer med Motor og Hjælpekrue viser, at der af ovennævnte Fartøjer i det egentlige Danmark findes 412 med en samlet Tonnage af 8,620 Brutto Tons.

Det samlede Antal af færøiske, indregistrerede Fiskerifartøjer er angivet til 1,550, med 10,400 Brutto Reg.-Tons.

Fremmede Damptrawlere er i 1903 optraadt i stort Antal ud for Jyllands Vestkyst. Der anholdtes ialt 4 engelske Damptrawlere, medens 1 advaredes.

I Farvandene indenfor Skagen synes fremmede Trawlere Antal at være aftaget betydeligt i Nærheden af Skagen; derimod fisker ikke saa faa, særlig tyske Trawlere, Sydvest for Anholt i 6—12 Kvartmils Afstand. Der er i Aarets Løb anholdt 3 svenske Fiskere og advaret 11.

Følgende Forsøg er udført under Kontrol af Fiskerinspektionen. 1. Forsøg paa søgaaende Makrelfiskeri i

Kattegat, der ligesom Aaret forud ikke har givet noget særlig godt Resultat. 2. Forsøg paa Silde- og Makrelfiskeri i Kattegat, der gennemgaaende gav godt Udbytte. 3. Forsøg paa Silde- og Makrelfiskeri i det nordlige Kattegat, der for Sildefiskeriets Vedkommende gav godt Resultat paa Strækningen fra Trindelen til NØ. for Skagen. 4. Forsøg paa Hummerfiskeri i det sydlige Kattegat og omkring Anholt, der efter Fiskernes Mening synes at kunne blive indbringende. 5. Forsøg paa Tungefiskeri ved Isefjordens Kyster med Ruser, der synes at have givet et betydeligt bedre Resultat end Garnfiskeriet. 6. Forsøg paa Makrelfiskeri i Lille-Belt, der ikke har givet noget nævneværdigt Udbytte. 7. Forsøg paa Aalefiskeri med Ruser under Læsø, der heller ikke har givet godt Udbytte. 8. Forsøg paa Bundgarnfiskeri ved Aalbæk. Mislykkedes paa Grund af Redskabets Ødelæggelse i stormende Vejr. 9. Forsøg paa Aalekrogfiskeri i Østersøen blev ikke vellykket, fordi Tiden for Forsøgets Udførelse blev saa fremrykket, at Fiskeriet ikke kunde paabegyndes i 1903. 10. Forsøg paa Sildefiskeri i Grøn-sund af bornholmske Fiskere blev i høj Grad hæmmet af uroligt Vejr. 11. Forsøg paa Aalefiskeri med Dybvandsruser ved Langelands Vestkyst blev ikke fuldført paa Grund af den fremrykkede Aarstid, da Forsøgene kunde begyndes.

Inspektionens Rapport fremhæver den Nytte, Anholts Havn gør for Fiskeriet i Kattegat, og Ønskeligheden af en Konvention med Sverrig, hvorved Salg af Undermaalsfisk blev forbudt i dette Land.

Af Indberetningen om de ved Island foretagne Fiskeriundersøgelser fremgaar det, at de omfattende Opmaalinger af Farvandet rundt Island, som nu er foretagne, er af stor Betydning for Fiskeriet. Af Fiskeriforsøg er der ialt foretaget 119. De godtgør, ligesom tidligere Forsøg den store Bestand af Rødspætter, som findes paa mange af de islandske Fjorde.

Fra Danmarks Fiskeriagent i England foreligger Rapport for Aaret 1904, der giver et Tilbageblik over Udviklingen af den danske Fiskeeksport til England i de sidste 10 Aar og de forskellige Foranstaltninger, der er truffet til Fordel derfor, samt hvad der endnu vil kunne gøres i saa Henseende.

En særlig Interesse har Anskaffelsen af en ny Bugser- og Redningsdamper til Thyborøn Kanal. Den store Nytte, som Redningsdamperen „Vestkysten“ har gjort i Aarenes Løb, og den stedse tiltagende Benyttelse af Thyborøn Kanal som Udgangspunkt for Fiskeriet ud for Jyllands Vestkyst, har foranlediget Anskaffelsen af denne ny Redningsdamper „Vesterhavet“. Den er 111' 9" lang og 21' 6" bred, hvilket er 16' større Længde og 1' 6" større Brede end „Vestkysten“. Dybgaaendet er c. 1/2' større end „Vestkystens“, men Skibet kan ved 3 Vandballasttanke lempes til det samme Dybgaaende som denne. Købesummen er 150,000 Kr. Iøvrigt er Skibet i alt væsentligt som „Vestkysten“, men er til Forskel fra denne forsynet med en Motorbaad paa Dækket. „Vesterhavet“ indtog sin Station ved Thyborøn d. 8. December 1904.

„Vestkysten“ har ialt været tilkaldt til Assistance 22 Gange i 1904, og har ydet Hjælp til 32 Baadelav med 168 Mands Besætning.

„Vesterhavet“ har i December Maaned været tilkaldt til Assistance 4 Gange og har optaget i denne Maaned 9 Baade med tilsammen 48 Mands Besætning. Skibet har efter Førerens Rapport vist sig som et udmærket Søslib.

Endvidere omtales de Forsøg, der med Statens Støtte er fortsatte i 1904 paa Fiskeri med Dæksmotorfartøjer fra Thyborøn Kanal samt Resultatet af de atter i 1904 foretagne Forsøg paa Rødspættefiskeri ved Island, der har givet et tilfredsstillende Resultat.

Endelig har Forstanderen for den biologiske Station givet Rapport om Stationens Virksomhed 1903—04 og om Udplantningen af Rødspætter i Limfjorden.

## Fragtmarkedet.

Efter de nærmest foregaaende Ugers kolossale Befragtninger fra Sydrusland og Rumænien, er der nu i Løbet af de sidste Dage indtraadt en svagere Tone i Fragterne herfra navnlig for store Baades Vedkommende pr. Avgust, og Raterne viser en Tilbagegang af 6 d. à 1/pr. Unit. Man kunde næsten tænke sig, at der maatte komme lidt Stilstand, thi en fortsat Befragtning efter de sidste Ugers Maalestok og til stadig stigende Rater kunde umulig vedblive, naar der ingen Støtte kom fra anden Kant, og det gjorde der ikke. Rederne holder dog deres Baade godt tilbage nu, idet mange mener, at Svagheden kun er forbigaaende, og at Begæret atter vil blive livligt, naar Tilførslerne af Korn, som det ventes, bliver større. Saa vel i Odessa som enkelte andre Steder foregaar imidlertid Kornafskibningerne overmaade livligt, men der er for Øjeblikket allerede c. 5 Dages Tørn i Odessa, saa nu gælder det om ved Befragtningen at have stipuleret „fri for Tørn“. Foruden foran nævnte Marked ligger ogsaa Østersøen lidt daarligere i denne Uge, i hvert Fald hvad Kornfragter angaar, og fra St. Petersborg betinges nu ikke over  $1/4\frac{1}{2}$  Hvedebasis til London eller Rotterdam, men det er ogsaa enorme Mængder, som det sidste Par Maaneder har været fragtet fra denne Plads. Der udbydes stadig megen Tonnage derfra og deriblandt ikke faa Baade paa 4/5,000 Tons og derover, og det er navnlig disse uforholdsmæssig store Baade, der ødelægger Markedet. Som vi saa ofte har sagt, burde Baade af saadanne Dimensioner slet ikke beskæftiges i Nord- og Østersøfarten, men holdes paa de længere Farter, hvor de hører hjemme. For Træfragternes Vedkommende er der ingen væsentlige Forandringer at konstatere. Strejken i Riga er ophørt, og der er for Øjeblikket ingen Arbejdsnedlæggelser i de russiske Havne, men Forholdene er ikke paalidelige, og man véd aldrig, hvad der nu kan ske i Rusland fra Dag til Dag.

Det østlige Marked er meget stille med en betydelig Knaphed paa Laster. Fra Kurrachee sluttedes kun et Par Baade til 12/6 udsøgt Havn pr. September, medens Bombay næsten er ganske livløs. Calcutta noterer 17/6 à 18/9 Jutebasis pr. Avgust/September, men der sluttes næsten intet. Risfragter er knappe og uforandrede. For Sukker fra Java sluttedes en enkelt Damper til 22/6 pr. Avgust.

Sortehavet, Azoff etc. viser som sagt nogen Tilbagegang, og for store Baade pr. Avgust faas nu ikke over 9/ fra Havne som Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, medens Sulina kun noterer 8/9 à 9/ pr. Avgust/September. For mindre Baade er Tilbagegangen meget ringe, og der betinges for saadanne 10/3 à 10/6 fra Nikolajeff. Azoff har sidst betalt 10/3 „any“ pr. September for store Baade og omkring 11/6 N. C. for mindre. Fra Donauen har der ikke været gjort meget, og Raterne er nu omkring 11/ L. H. A. R. pr. September, 11/6 Hamburg. For Salt fra Arabat Bay til Riga betales 14/ for en prompt 3,400 Tons Baad.

Middelhavet har fragtet jævnt livligt til omtrent forrige Uges Rater, men i Samklang med Sortehavet vil vi nok faa en lille Nedgang at se her ogsaa. For Erts sluttedes der til 6/ Almeria/Rotterdam, 7/3 à 7/6 Carthagera/Maryport. 6/7 $\frac{1}{2}$  Aguilas/West Hartlepool, „free despatch“. Fra Lilleasiens og Nordafrikas Kyster fandt en Del Baade Beskæftigelse med forskellige Laster, og der blev bl. a. betalt 11/6 pr. Ton Byg Gaza/U. K., 7/ Erts Bona/Antwerpen. For Esparto sluttedes der til 13/ Almeria/Dundee. Ertsfragterne fra Bilbao er uforandrede paa Basis af 4/1 $\frac{1}{2}$  Cardiff, 4/10 $\frac{1}{2}$  Middlesbro, 5/1 $\frac{1}{2}$  Rotterdam.

Nordamerika synes at have lidt flere Laster, men Raterne viser ingen nævneværdige Forandringer, og der effektueres kun faa Befragtninger. For Planker fra Canada sluttedes lidt til 37/6 à 38/9 fra St. John, 41/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst, og 35/ noteres Quebec/

Manchester. Kornlaster er der kun faa af, og der noteres 2/6 Baltimore/C. f. O., 2/3 Rouen, 2/6 Danmark pr. September. For Petroleum i Kasser betales 16 Cents til Grækenland, 20 Cents én japansk Havn. Bomuldsbefragterne begynder nu saa smaat at tage Tonnage, og fra Savannah betales 27/6 til U. K. eller Kontinentet, 28/9 to Lossehavne, September Lastning. Fra New Orleans etc. ligger Forretningen paa Grund af den gule Feber næsten fuldstændig stille. Kun Tømmerhavnene i Golfen har fragtet lidt til uforandrede Rater. En Del Baade sluttedes i Maanedsfragt for nordamerikansk Regning, og der betales omkring 3/ Dødvægt for Levering og Tilbagelevering i U. S.

La Plata Markedet maa betegnes som liggende lidt bedre end for en Uge siden, men der sluttes endnu kun meget lidt. For ganske prompt Lastning betales 15/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. September kan antagelig faas 16/6 à 17/. Fra Bahia Blanca sluttedes en 6,000 Tons Baad til 15/ pr. Avgust/September.

Østersømarkedet er omtrentlig uforandret for Trælasternes Vedkommende. Der findes endnu en Mængde Ladninger fra Botten, navnlig Props og Pulpvood, og da Englænderne allerede om en god Maaned Tid til Dels trækker sig ud af Østersøen, behøver man sikkert ikke at befrygte nogen Tilbagegang i Raterne. Petersborg er svagere for Korn, og det er vist næppe muligt at gennemføre mere end  $1/3$  à  $1/4\frac{1}{2}$  London eller Rotterdam for Øjeblikket, da der er sluttet en enorm Mængde Baade, som først maa lidt i Vejen. De øvrige russiske Østersøhavne har kun yderst lidt at byde paa undtagen Kronstadt og Riga, hvorfra der noteres et ret betydeligt Antal Trælaster, for hvilke der i næsten alle Tilfælde kan erholdes Konference Rater. Kønigsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam. For Sleepers fra Memel kan faas 6/6 à 7/ til Englands Østkyst.

Kulfragterne er ikke i nogen Retning undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Navnlig til Østersøen er de meget sløje, og der betinges fremdeles ikke over 3/6 à 3/7 $\frac{1}{2}$  fra Østkysten til Kronstadt, Swinemünde, Pillau etc. Endvidere betales 3/7 $\frac{1}{2}$  Lübeck, 3/9 Malmø, 3/7 $\frac{1}{2}$  Aalborg (1,100 Tons Baad), 4/ Kiel (1,800 Tons), 3/10 $\frac{1}{2}$  Stockholm, 5/3 à 5/9 Genua eller Savona, 6/ Barcelona, 5/9 Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes der til 4/6 à 4/9 Kronstadt, 5/ Oporto, 6/3 à 6/6 Barcelona, 5/1 $\frac{1}{2}$  à 5/3 Genua, 5/ Piræus, 4/9 Port Said, 5/6 Aleksandria, 10/6 Colombo, 11/ Bombay, 8/9 à 9/ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Nogen væsentlig Forandring for Østersøens Vedkommende er egentlig endnu ikke indtraadt, men efter de ret gode Efterretninger, som lyder fra Rostock nu, vil det næppe vare længe, førend de øvrige tyske Østersøpladser ogsaa kommer med. Efter hvad der meddeles fra Riga, skal Havnearbejderurolighederne jo nu være bilagt der fuldstændig.

ab Petersborg staar det vedblivende rigtig godt, og 17 à 18 Mark vil vel stadig være at opnaa til Danmark og Sydsverrig.

ab Danzig noteres, foruden hvad der er nævnt i sidste Beretning, til Portsmouth 11/ à 12/, til Sunderland 8/6 à 9/ pr. load Plancons, til Bremen 12 à 13 Mark pr. Last Planker.

ab Stettin synes ingen Forandring at være; de fleste dertil bestemte Skibe bliver vel sluttede, men til smaa Fragter, og det undgaas vel heller ikke, at Skibene undertiden maa ligge nogle Dage ledige.

ab Rostock er Fragtmarkedet absolut i god Bedring, idet der nu kan gennemføres 3 $\frac{1}{2}$  Mark til Danmark, nordligst Aarhus, og 3 Mark til Sundhavn; for September-Ladninger kan man mulig stille sig Forhaabninger til 4 Mark, resp. 3 $\frac{1}{2}$  Mark, alt Rug eller Hvede.

ab Hamburg er det atter mattere; der skal være sluttet til Randers 4 $\frac{1}{2}$  Mark for Foderstoffer.



ab Bremen er det derimod bedre, og der er faa Skibe i Øjeblikket; Fragten er omkring 6 Mark pr. Ton til Danmark, Sydsverrig.

ab Kjøbenhavn blev endnu sluttet et Par Skibe til Østkysten Slesvig Holsten 3 $\frac{1}{2}$  Mark samt til Karlskrona og Kalmar 3 Kr. for Bomuldsfrøkager; endvidere Majs til Rønne 10 Øre og Rug til Malmø 8 Øre; fra Kastrup sluttedes nogle Skibe for Gødning til Svendborg 12 Øre, til Stralsund 2 $\frac{3}{4}$  Mark.

ab nordfranske Havne udbydes nogle Oljekageladninger pr. September til 9 à 10 Frcs.; der skal være sluttet Fécamp/Helsingfors 10 Frcs.

### Ugens Havarier.

Luvia, finsk Skonnertbrig, har, paa Rejsen fra Hernø-sand til Poole med Træløst, været paa Grund paa Middellgrunden. Skibet, der af Svitser assisteredes flot og ind til Kjøbenhavn, fortsatte Rejsen, efter at Dykker havde konstateret, at det ingen Skade havde lidt.

Haabet, Galease af Frederiksstad, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Kallundborg med Træløst, kommet paa Grund i Nexeløbugten.

Birgitte, Fiskekutter af Esbjerg, har den 8. ds. været paa Grund paa Knoppen, men kom atter flot med Assistance af Dampskibet „Nordseø“ af Esbjerg, med hvilket Skib Kutteren kolliderede under Indbugseringen til Esbjerg, hvorved kun opstod ubetydelig Skade paa Damperen. Kutteren, der ved Grundstødningen var blevet læk, er kommen paa Slip for at blive repareret.

Oscar, Galease af Arendal, kom, paa Rejsen fra Newcastle til Horsens med Kul, paa Grund paa Samsø, men kom med Assistance af Svitser atter flot, efter at en Del af Ladingen var kastet over Bord; Skibet blev indbugseret til Horsens. Bjærgelønnen blev fastsat til 2,500 Kr.

Sixtus, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Barry til Valparaiso totalt forlist i Nærheden af Falklandsøerne. Besætningen er reddet og landsat paa Falklandsøerne. Skibet, der tilhørte Aktieselskabet C. P. Holm i Nordby paa Fanø, var bygget af Jærn i Belfast i 1886 og maalte 1,707 Netto Reg.-Tons.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den hurtigste Turbinedamper til Passagerfart, skriver „Shipp. Gaz.“, synes enten at være „Viking“ tilhørende Isle of Man Company eller „Princess Elisabeth“, der netop nu er bleven bygget til den belgiske Regering. „Viking“ gjorde i sin Tid Turen mellem Dublin og Douglas med en Hastighed af 24,1 Kml. i Timen, og nu meddeles det, at det ny belgiske Skib har naaet en lignende Hastighed paa Clyden, hvor den d. 9. ds. foretog Proøvfart. Dens garanterede Hastighed var 22 $\frac{1}{2}$ , Knob, og den opnaaede som Gennemsnitsfart 24,1 ved fire Gange at tilbagelægge Vejen mellem Cloche og Cumbræ Fyr. Fra denne Fart kunde Skibet bringes til at standse i Løbet af 1 Minut og 25 Sekunder, og ved at bakke naaedes en Fart agter over af 16 Knob, hvilket var 3 Knob mere, end hvad Værftet havde garanteret.

„Princess Elisabeth“ er nu afgaaet til Antwerpen og skal med det første indsættes paa Ruten mellem Dover og Ostende.

Skonnertbriggen „Mary“ tilhørende et Aktieselskab i Sønderho paa Fanø og for Tiden liggende i Nykjøbing (S.) er gennem den korresponderende Reder N. J. Outzen i disse Dage solgt til et Rederi i Sverrig. „Mary“ var bygget af Eg 1867. Overtagelsen er sket.

Den 12. Juli blev en skonnerttrigget Staaldamper, bygget for Regning Dampskibsselskabet Progress i Kjøbenhavn,

sat i Vandet i Alblasserdam. Damperen fik ved Afløbningen Navnet „Ulrik Holm“.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

### Skibsefterretninger.

#### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. Avgust.) Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Pillau 15. Avgust. — Alexandra, Thomsen, ankom til Boston 14. Avgust. — Algarve, Borries, afgik fra Dartmouth 14. Avgust. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Horsens 12. Avgust. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 11. Avgust. — Antwerpen, Madsen, ankom til Boness 14. Avgust. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 7. Avgust. — Arno, Strubberg, ank. til Malaga 12. Aug. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 14. Avgust. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Riga 14. Avgust. — Beira, Lunge, ank. til Kotka 11. Avgust. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Napoli 14. Avgust. — Christian IX, Holm, passerede Hirtshals 15. Avgust for London—Kjøbenhavn. — Dagmar, Larsen, afg. fra Gibraltar 9. Avgust. — Douro, Mortensen, afg. fra Windau 10. Avgust. — Ella afg. herfra 12. Avgust. — Florida, Ørum, ank. til New Orleans 9. Avgust. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 14. Avgust. — Garonne, Kromann, ank. til Dunkerque 10. Avgust. — Georgios I, Sørensen, ankom til Aarhus 10. Avgust. — Hjelm, afgik herfra 12. Avgust. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Åbo 14. Avgust. — Jolantha, Simonsen, ankom til Windau 11. Avgust. — Kasan, Hansen, ankom til Karrebæksminde 13. Avgust. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 11. Avgust. — Kiew, Christiansen, afgik fra Riga 13. Aug. — Kursk, Gommesen, ank. til Leith 13. Aug. — Loire, Craignou, ank. til Kotka 12. Avgust. — Louise, Kruse, ankom til Pillau 12. Avgust. — Louisiana, Andersen, afgik fra Newcastle 7. Avgust. — L. P. Holmblad, Rabe, passerede Skagen 15. Avgust for Boston—Kjøbenhavn. — Maja ankom hertil 14. Avgust. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 13. Avgust. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 15. Avgust. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Libau 9. Avgust. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 11. Avgust. — Perm, Christensen, ankom til London 14. Avgust. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 13. Avgust. — Rita, Schibbye, afgik fra Bilbao 11. Avgust. — Seine, Dampt, afgik fra Bordeaux 11. Avgust. — Thyra, Fischer, ankom hertil 12. Aug. — Tiber, Bech, ank. til Lissabon 14. Avgust. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 8. Avgust. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. hertil 14. Avgust. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 11. Avgust. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 13. Avgust. — United States, Wulff, ank. til New York 6. Avgust. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 12. Avgust. — Hengest, Harder, ank. til Libau 9. Avgust. — Esbjerg, Solberg, ankom hertil 15. Avgust. — Hittfeld afgik fra Stettin 11. Avgust. — Ellen afgik herfra 14. Avgust. — Pax, afgik herfra 11. Avgust. — Livadia, Andersen, afgik fra Randers 10. Aug. — Mercur ankom hertil 15. Avgust. — Botnia, Kotoed, ank. til Leith 12. Avgust fra Reykjavik. — Laura, Gøtchse, afgik herfra 15. Avgust til Island. — Tjaldur, Rothe, ank. til Leith paa Rejse til Færøerne 14. Avgust.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Kronstadt 10. Avgust. — Frode, Meyer, ank. til Kronstadt 11. Avgust. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til Hull 13. Avgust. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rahja 14. Aug. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Kronstadt 14. Aug. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Honfleur 15. Avgust, bestemt til Newcastle. — Knud II, Hansen, afg. fra Rouen 15. Aug., bestemt til Sunderland. — Danmark, P. L. Petersen, ank. til St. Petersburg 7. Avgust. — Ragnar, Holst, afg. fra Stettin 15. Aug., best. til St. Petersburg. — Skjold, Risø, afgik fra Hull 12. Aug., best. til Kronstadt. — Magnus, C. A. Schmidt, ankom til St. Petersburg 12. Avgust. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Newcastle 7. Aug. — Svend II, Jensen, afg. fra Uleåborg 12. Avgust, best. til Rouen. — Harald, Hveysel, ankom til Stettin 15. Avgust.

Viking. Bjørn, Drescher, ankom til Dieppedalle 15. Aug. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Ørnsköldsvik 14. Avgust, bestemt til Rouen. — Ulf, Huus, afgik fra Hull 12. Avgust, best. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 31. Juli. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Kronstadt 10. Avgust. — Generalkon-sul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Dunkerque 10. Aug.

— Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Kronstadt 6. August. — Excellence Pleske, Thorsøe, afgik fra Oran 9. August, best. til Sunderland. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Newcastle 10. August, bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afgik fra Shanghai 13. August. — Peter Berg, Petersen, afg. fra Kronstadt 14. August, best. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Rouen 11. August. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Hartlepool 14. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kronstadt 12. Aug. best. til Dunkerque. — Helmer Mørch, Jørgensen, afg. fra Port Glasgow 9. Aug., best. til St. Petersburg.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Riga 11. August. — Ansgar, Madsen, ankom til Riga 15. August. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Blyth 13. August. — Hamlet, Reese, ankom til Hull 9. August. — Helge, Olsen, ankom til Koivuzaari 9. August. — Rolf, Olsen, ank. til St. Petersburg 9. August. — Niels R. Finsen, Matthjesen, ankom til Yxpila 10. August.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Howden Dock 13. August. — Kamma, Løffler, afg. fra Archangel 5. August. — Helga, Risø, ank. til Grangemouth 15. Aug. — Martha, Christensen, ankom til Rouen 13. August. — Elna, Rathje, afgik fra Blyth 11. Aug. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Gefle 15. August. — Simone, Jørgensen, afg. fra Sundsvall 14. Aug. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Blyth 12. Aug.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Aarhus 12. Aug., best. til Kronstadt. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Boness 14. August. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Riga 11. August. — Nordseøen, Gram, ankom til Esbjerg 11. August. — Nexos, Basse, afg. fra Garston 12. Aug., best. til Esbjerg. — Nora, Jørgensen, ankom til Antwerpen 13. August. — Cito, P. Nielsen, ankom til Hull 14. August. — Napoli, Christensen, ankom til Reval 14. Aug. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Kjøbenhavn. 12. August, best. til Sundsvall. — Dagma, Hansen, ankom til Goole 11. August. — Neptun, Knudsen, passerede Kaiser Wilh. Kanal 15. Aug., best. til Stettin. — Nerma, K. Nielsen, passerede Hirtshals 13. August, best. til St. Brieux. — Alfa, Iversen, afgik fra Lübeck 10. August, bestemt til Harparanda.

**Jylland.** Karen, Winther, afgik fra Grangemouth. 11. August, bestemt til Kronstadt.

**Dania.** Lilly, Nielsen, pass. Frederikshavn 15. August. — Dagny, Lorentzen, ank. til Ostende 12. August. — Mary, Larsen, ankom til Königsberg 13. August.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Frederikshavn 15. August, bestemt til Räfsø.

**Nordseøen.** Nordland, Norsk, ankom til Petersborg 10. August. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Hull 13. August. — England, Andersen, ank. til Gravelines 13. August. — Holland, Poulsen, ankom til Burntisland 11. August. — Rusland, Møller, ankom til Aarhus 12. August.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, afgik fra Santos 5. August. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Petersborg 12. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kronstadt 11. August. — Mars, Clausen, afgik fra Middleborough 11. August.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 9. August, best. til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Stettin 10. August, ankom til Riga 12. August. — Normannia, Erichsen, afgik fra St. Petersburg 12. August, best. til Rotterdam. — Livonia, Skov, afgik fra Rotterdam 8. August, ankom til St. Petersburg 15. August.

**Bstersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Riga 11. Aug., bestemt til Dordrecht.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Ghent 11. August, ank. til Burntisland 14. August. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 11. August, best. til Riga.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 11. Aug., ankom til Grangemouth 13. Aug. — Carbonia, Winckler, afg. fra Ghent 15. August, bestemt til Stettin. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Amsterdam 11. August, bestemt til Torneå.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Riga 12. Aug., bestemt til Delizyl. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Burntisland 9. August, ankom til Norrkøping 14. August.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ankom til Riga 15. August. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Cronstadt 11. August. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kemi 6. August. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Methil 9. August, best. til Cronstadt. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Kemi 6. August. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra St. Louis du Rhone 10. August, best. til Bona. — Kronborg, Sørensen, ank. til Newcastle 14. August. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 12. Aug. — Skanderborg, Jensen, ank. til Archangel 3. August. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Riga 13. August. — Søborg, Fischer, afgik fra Archangel 4. Aug., best. til Rotterdam. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Windau 14. August, best. til Hull.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Brahestad 5. Aug., best. til Chantenay — Klampenborg, Jensen, ank. til Petersborg 9. Aug. — Marselisborg, Andersen, ank. til Petersborg 11. Aug. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Hull 9. August, best. til Kronstadt. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 15. August, best. til Uleåborg. — Tuborg, Agerlin, ankom til St. Petersburg. 9. August. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Petersborg 11. August. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kronstadt 5. August.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Bona 12. August, bestemt til Stettin. — Jægersborg, Larsen, ankom til Aarhus 14. August. — Kallundborg, Lund, ank. til Burntisland 15. August.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Riga 14. August.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Jensen, afgik fra Methil 10. Aug., best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra St. Petersburg 12. August, best. til Rotterdam. — Hermia, Petersen, afgik fra St. Petersburg 12. August, best. til Stettin. — Agnete, Sørensen, ankom til Neutahrwasser 10. August. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 11. Aug., ank. til Libau 13. Aug. — Ajax, Brøsen, ankom til Kotka 12. August. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Burntisland 12. August, bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 14. August.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Jan, Rambusch, afg. fra Kbhvn. 14. August. — St. Croix, Berg, ankom til Aarhus 11. August. — St. Thomas, Prah, ankom til St. Thomas 10. August. — St. Domingo, Koch, afg. fra Progress 11. August.

**Erø.** Erindring, Hansen, ankom til Vejle 12. August. — Enigheden, Svane, ank. til Methil 14. August.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Blyth 14. August. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Wiborg 14. August. — St. St. Blicher, Albertsen, afg. fra Odense 13. August. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Velzen 7. August. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Stettin 14. August. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Velzen 14. August. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 11. August. — Peter Willemoes, Clausen, afgik fra Boness 15. August. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Boness 15. Aug. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ligger i Helsingør. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Terneuzen 13. August. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Ghent 12. August. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. fra Burntisland 9. August. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Wiborg 15. August.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til St. Petersburg 7. August. — London, Krogh, afgik fra Korsør 12. August, bestemt til Wasa. — Paris, Tholander, ankom til Velzen 7. August. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 29. Juli.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Kronstadt 12. Aug. — Wien, Brink, afgik fra Blyth 15. August, best. til Lübeck. — Roma, v. Thun, ank. til Liverpool 15. August.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Ørnsköldsvik 16. August. — Clara, Villadsen, afg. fra Helsingfors 10. Aug., best. til Bremen. — Kai, Kurtzhals, ankom til Neufahrwasser 8. Aug. — Erik, Steen, ankom til Hull 13. August. — Svend, Christensen, afg. fra St. Petersburg 12. August, best. til Ghent. — Axel, Damm, afg. fra Methil 15. August, best. til Aalborg. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Hull 11. August. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Warkworth 9. August, bestemt til Kronstadt. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Petersborg 14. Aug. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til Ipswich 9. August. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Wiborg 13. August.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Hernøsand 14. Aug. — Slesvig, Svarrer, ank. til Kemi 15. August.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik 12. August fra Aarhus til St. Petersburg.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Emilie, Nielsen, ankom til Hartlepool 12. August fra Libau. — Sophie, Svarrer, afgik fra Montevideo 7. August til Kanalen f. O. — Anna Agnete, Kalleisen, ankom til Buenos Ayres 15. Juli fra Montevideo.

**Fans. Senderho.** Martha, Brinch, afgik 5. August fra Penarth, bestemt til Colon.

**Rønne.** Veset, Kofoed, ankom til Hartlepool 7. August. — Couréer, Jakobsen, ankom til Windau 10. August. — Nestved, Munch, ankom til Colberg 11. August. — Ama-

rant, Kyhn, ank. til Piteå 11. August. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Stolpmünde 11. August.

**Svendborg.** Delos, Andersen, ank. til Sandvik 7. August. — Urania, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 7. August. — Meta, Møller, ank. til Newcastle 7. August. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Folkestone 7. August. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Bremen 12. August. — Lotz, Hansen, ank. til Raumo 6. August. — Lindhardt, Madsen, ankom til Kjøbenhavns Red 8. August. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Wyburg 8. August. — Standard, Rasmussen, ankom til Charlestown 9. August. — Rossing, Larsen, ank. til Charlestown 9. August. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Nakskov 8. August. — Rota, Olsen, ankom til Westmannøerne 15. Juli. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Charlestown Red 9. August. — Ruth, Falentin, ank. til Havnefjord 23. Juli. — Alfrede, Wilde, ank. til Drøbak 9. August. Slesvig, Hansen, ank. til Sarbro 9. August. — Emanuel, Bentzen, ankom til Kjøbenhavns Red 9. August. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Pentewans Red 10. August. — Kirstine, Dam, ank. til Charlestown 9. August. — Else, Andreasen, ankom til Christianssand 9. August. — Jens, Eriksen, ankom til Bogense 10. August. — Rotha, Olsen, ankom til Stornoway 10. August. — Garibaldi, Olsen, ank. til Horsens 10. August. — Hansine, Nielsen, ank. til Stevns 11. August. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Kjøbenhavns Red 10. August. — Lilly, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 10. August. — Klara, Nielsen, ank. til Råfse 11. August. — Belona, Larsen, ankom til Bogense 11. August. — Geffion, Rasmussen, ankom til London 12. August. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Horsens 11. August. — London, Andersen, ankom til Kotka 11. August. — Kirstine, Sørensen, ank. til Kalmar 11. August. — Fortuna, Christiansen, ankom til Newcastle 13. August. — Capella, Hansen, ank. til Ponc 13. August. — Dagny, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 13. August. — Britania, Rasmussen, ankom til Charlestown 13. August. — Olga, Rasmussen, ankom til Charlestown 13. August. — Magnet, Gommessen, ankom til Rødvig 12. August. — Nielsine, Nielsen, ankom til Rudkjøbing 14. August. — Kamma, Fisker, ankom til Riga 14. August. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Blyth 11. August. — Immanuel, Jensen, ank. til Stettin 12. August. — Peter, Jørgensen, ankom til Uddevalla 11. August.

**Ærs.** Freden, Andersen, ankom 7. August til Blyth. — Theodor, Andersen, ankom 5. August til Kjøbenhavn. — Edmund, Philipsen, ankom 5. August til Kjøbenhavn fra Stettin. — Neptun, Jensen, ankom 5. August til Kjøge. — Hebe, Clausen, ankom 8. August til Exeter fra Island. — Norden, Rasmussen, ankom 7. August til Rivadesella. — Hekla, Jørgensen, ankom 8. August til Portsmouth. — M. Hay, Petersen, ankom 8. August til Leith. — Emanuel, Eriksen, ankom 7. August til Poole. — Mathilde, Hansen, ankom 7. August til Nykjøbing S. — Albertine, Madsen, ankom 8. August til Hals. — Fred, Friis, ankom 8. August til Vadsø. — Hansigne, Clausen, ank. 9. August til Havre. — Immanuel, Bager, ankom 10. August til Gøteborg. — Kathinka, Olsen, ank. 9. August til Helsingborg. — Anna, Rosenbeck, ank. 10. August til Frederiksstad. — Edmund, Philipsen, ank. 9. August til Frihavnen — Skjold, Nielsen, ankom 14. Juli til Husavik (Island). — Marie, Hermansen, afg. 10. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Immanuel, Schmidt ank. 11. August til Skien. — Danmark, Knudsen, ankom 11. August til Riga. — Familien, Caspersen, ankom 11. August til Kildysard. — Anne, Frederiksen, ankom 11. August til Falmouth. — Hydra, Albertsen, ank. 11. August til Lervik. — Abba, Petersen, ank. 11. August til Arbroath. — Albertine, Knudsen, ankom 11. August til Holbæk. — Henry, Bager, ank. 11. August til Pillau. — Marie, Friis, ank. 11. August fra Stettin til Roskilde. — Bien, Petersen, ankom 12. August til Wismar. — Genius, Bastrup, ankom 11. August til Aryan. — Marie, Weber, ankom 12. August til Kotka. — Claudia, Aaberg, ankom 12. August til Ipswich. — Freja, Petersen, ank. 12. August til Swinemünde. — Niels Juel, Christensen, ank. 11. August til Archangel. — Agent Petersen, Nielsen, ankom 12. August til Antwerpen. — Søstrene, Christensen, ankom 12. August til Dakar. — Agnes, Christensen, ankom 10. August til Rudkjøbing. — Haabet, Hansen, ankom 10. August til Rudkjøbing. — Neptun, Jensen, ankom 12. August til Swinemünde. — Aeriol, Andersen, ankom 13. August til Odense. — Maagen, Mortensen, ankom 9. Juli til Black Island (Labrador). — Ærø, Christensen, ankom 14. August til Hals Barre. — Johanne, Østermann, afgik 13. August fra Faxø til Brevik. — Bonavista, Christensen, ankom 6. August til Indian Fickle (Labrador). — Ceres, Bager, ank. 13. August til Shorehamn. — Atlantic, Bastholm, ankom 13. August til Ramsgate. — Brødrene, Petersen, ankom 11. August til Kjøbenhavn. — Hermod, Dreimann, ankom 13. August paa La Tremblade Red. — Theodor, Andersen, afg. 12. August fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ingolf, Nymann, ankom 14. August til Halmstad. — Alf, Rasmussen, ankom 14. August til St. Petersburg. — Lauritz, Folmer, ankom 14. August til Stolpemünde.

## Emil G. v. Høveling,

Hamborg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### 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.

**Skagerrak. Skagen.** Lodsdamperen ved Skagen er atter paa Station og Lodsdaeksaaden inddraget.

**Kattegat. Samsø V.-Kyst. Maarup.** Til Maarup Havn er uddybet en Rende med 10 Fod, Ø. om 5 Fods Pladen S. for Havnen. Afmærkningen bliver saaledes: Ved V.-Siden af 5 Fods Pladen en Risprík. Paa Rendens Ø.-Side, 3 Risprikker, hvoraf den S.-ligste har to Koste. Paa Rendens V.-Side 3 Halmprikker, hvoraf den S.-ligste har to Halmviske. Alle Prikkerne staar i 9 Fod Vand.

**Samsø Ø. Middelflak.** Vraget af den paa Middelflak sunkne Galease er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 15 Fod. Vragvageren er inddraget.

**Sundet. Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte-Rende.** Den 1ste September 1905 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det inddrages den 1ste December.

**Østersøen. Laaland S.-Kyst. Hyllekrog.** Paa Grund af indtrufne Forhindringer vil Hyllekrog Fyr ikke blive tændt den 15de August 1905.

Om Tændingen vil senere udgaa Bekendtgørelse.

#### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Limhamn.** Indtil den 15de November 1905 brænder ved Opfyldningen ved Limhamn Havn en hvid Lanterne, 1 1/2 Kbl. NV. fra det S.-lige Havnefy. Flammens Højde: 11 Fod.

**Rusland. Riga Bugt. Pernau Bugt.** I Pernau Bugt ligger en 16 Fods Grund c. 5 Kml. N. 79° V. fra Takerort Kirke og i N. 62° Ø. fra Sorkholm Fyr. Ved Grundens V.-Side staar en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost, og ved Grundens Ø.-Side en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 58° 13' N. Br. 24° 21' 35" Ø. Lgd.

**Tyskland. Kieler Fjord.** Fra 5te til 19de September 1905 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord fra Kl. 6 1/2 Fm. til Kl. 3 Em. Skydepladsen begrænses mod V. af Kysten mellem Friedrichsort og Bülk, mod N. af en Linje i Ø. fra Bülk, mod Ø. af Kysten fra Stein til Korügen Bro, og mod S. af en Linje derfra til Friedrichsort Fyrtaarn. Naar der skydes, hejses rødt Splitflag paa Bülk Fyrtaarn, Fyrskibet „Bülk“, Friedrichsort Fyrtaarn og Batteriet, hvorfra der skydes, og det er da forbudt alle Skibe, med Undtagelse af Postskibene, at komme ind paa Pladsen. Fra Kl. 9-10 og fra 11 1/2-12 1/2 skydes ikke, og Pladsen kan da passeres; som Signal herfor hejses sort Flag paa de tre nævnte Fyrstationer, samt paa Düsternbrook. Signalfag A hejst sidstnævnte Sted betyder, at der ikke skydes den nærmest paafølgende Hverdag. Anvisninger fra de udeliggende Fartøjer skal ubetinget følges.

Fra 15de August til 15de September 1905 kan der inden og uden for Friedrichsort ligge Pramme og Tønder med farvede eller hvide Lanterner, og paa begge Sider af Fjorden fra Møltørnt til Strander Bucht være rejst Baaker med lignende Lanterner.

#### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Koster N. Herføl.** Paa Hatten mellem Tislar og Herføl er Dybden 8 Fod. 58° 58' 57" N. Br. 11° 0' 3" Ø. Lgd. Paa Skreia er Dybden 10 Fod. 58° 58' 42" N. Br. 11° 0' 53" Ø. Lgd. Paa Holländargrundet er Dybden 5 Fod. 58° 59' 17" N. Br. 11° 4' 32" Ø. Lgd.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben.** Fyrskibet „Elbe Nr. III“ flyttes den 16de August 1905, hvis Vjret tillader det, 2 1/2 Kbl. SØ. t. Ø. 1/2 Ø. hen i 7 Fv. Vand. 53° 58' 24" N. Br. 8° 29' 12" Ø. Lgd.

**Weser. Meyersledge.** Omtrent 1,275 Alen N. for Meyersledge i V.-Grænsen for den over Elben lysende Lysvinkel, bygges et nyt Fyrtaarn. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Arbejdsstedet.

**Jade. Fyrskibet „Aussenjade“.** Da Kugletønden nedenfor Fyrskibet „Aussenjade“ kan være under Vand, er det strengt forbudt i Retningerne mellem N.V. t. N. og V. t. N. at komme Fyrskibet nærmere end 1 Kbl.

**Ems. Aussen Randzel.** Indtil den 19de August 1905 er Aussen Randzel Fyr upaalideligt.

**Holland. IJmuiden.** I Indløbet til IJmuiden er Dybden nu 30 $\frac{1}{2}$  Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-signalerne.

**Hoek van Holland.** I Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er Dybden nu 27 $\frac{3}{4}$  Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-signalerne.

**Zeegat van Vlissingen. Zoutelande.** Den 16de August 1905 flyttes Zoutelande hvide, faste Fyr 80 Alen N. 25 $\frac{1}{2}$  V. hen til en sort Baake med Fyrhus. Flammens Højde: 45 Fod. Fyrapparat af 4de Orden. Det gamle Fyr slukkes og Baaken borttages. Nærmere Meddelelse senere. 51 $\frac{1}{2}$  30 $\frac{3}{4}$  N. Br. 3 $\frac{3}{4}$  28 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

Fyrskibet „Schouwenbank“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

**Belgien. Fyrskibet „West-Hinder“.** Ved Fyrskibet „West-Hinder“ er udlagt to rød og sort vandret sribede Spidstønder, den ene „W. H. 1“ 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 81 $\frac{1}{2}$  V., den anden „W. H. 2“ 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 8 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Fyrskibet. Dette ligger paa 51 $\frac{1}{2}$  22 $\frac{1}{2}$  N. Br. 2 $\frac{1}{2}$  26 $\frac{1}{4}$  Ø. Lgd.

**Frankrig. Fyrskibet „Snouw“** er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

**England. Covehithe Channel.** I Covehithe Channel er Dybden aftaget, saa at der kun er 9 Fod Vand, Springtids Lavvande, c. 1 Kbl. S. for SW. Barnard Tønde. 52 $\frac{1}{2}$  22 $\frac{1}{2}$  N. Br. 1 $\frac{1}{2}$  44 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

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

**Frankrig. La Hague.** La Hague Fyr er slukket og et hvidt, fast, midlertidigt Fyr tændt. Det ny Fyr, der er et hvidt Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn, kan brænde til Forsøg.

**Havre.** Den sorte Spidstønde Nr. 9 med Cylinder ved Banc de l'Éclat er inddraget.

En sort, spids Lystønde Nr. A 3, der viser rødt Lys, er udlagt i 13 Fod Vand paa N.-Siden af den gravede Rende. 49 $\frac{1}{2}$  29 $\frac{1}{2}$  40 $\frac{1}{2}$  N. Br. 0 $\frac{1}{2}$  3 $\frac{1}{2}$  1 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

En sort og hvid vandret sribet, spids Lystønde Nr. A 2 er i 25 Fod Vand udlagt ved Yderenden af den gravede Rendes S.-Side. Den viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mærke 2 S. 49 $\frac{1}{2}$  29 $\frac{1}{2}$  27 $\frac{1}{2}$  N. Br. 0 $\frac{1}{2}$  2 $\frac{1}{2}$  25 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Port en Bessin.** Port en Bessin hvide, faste, nedre Fyr vises nu fra en c. 25 Fod høj Baake ved et hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 80 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

**Saint Malo. Grand Jardin.** Grand Jardin Fyr er forstærket. Lysævnene er nu 15 $\frac{1}{2}$  Kml. for det hvide, 16 Kml. for det røde og 15 Kml. for det grønne Lys. Fyret viser hver 40 S. hvidt Lys 16 S., rødt Blink 3 S., hvidt Lys 16 S., grønt Blink 3 S., I øvrigt er Fyret uforandret.

**Skotland V.-Kyst. Broadford Bay.** I Caolas Paba ligger en 2 $\frac{1}{4}$  Fv. Klippegrund 4 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 5 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Eilean Rugach NØ.-Ende. 57 $\frac{1}{2}$  15 $\frac{1}{2}$  N. Br. 5 $\frac{1}{2}$  50 $\frac{1}{2}$  V. Lgd. Der er to 4 $\frac{1}{2}$  Fv. Steder 1 Kbl. N. 10 $\frac{1}{2}$  V. og 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 38 $\frac{1}{2}$  Ø. fra 2 $\frac{1}{4}$  Fv. Grunden. Disse Grunde er de yderste af en Del Puller med under 3 Fv., som strækker sig ud fra Skye, men S.-Siden af Caolas Pass er meget urent.

## Nordlige Atlanterhav.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bird Rocks.** Bird Rocks midlertidige, hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr, der viser Lys 5 S., Mærke 15 S.

**Gaspé Bay. Gaspé Basin. Sandy Beach Point.** Sandy Beach Point hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 6 S., Mærke 4 S. Linseapparat af 6te Orden.

**Nova Scotia. Cape Breton Island. Sydney Harbour.** Vraget af Skonnerten „Columbia“ ligger sunket i 10 Fv. Vand, midt i Indløbet til Sydney Harbour, 2 Kml. N. 72 $\frac{1}{2}$  V. fra Low Point og i N. 54 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Cranberry Head. Ved Vraget vises en Lanterne. 46 $\frac{1}{2}$  17 $\frac{1}{2}$  0 $\frac{1}{2}$  N. Br. 60 $\frac{1}{2}$  10 $\frac{1}{2}$  15 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Ship Harbour. Little Rock.** En sort Fløjtetønde, mærket „Ship Harbour“, er i 15 Fv. Vand udlagt  $\frac{1}{2}$  Kml. ØSØ. for Little Rock Shoal. Den skal holdes om Bagbord for Indgaaende. 44 $\frac{1}{2}$  41 $\frac{1}{2}$  5 $\frac{1}{2}$  N. Br. 62 $\frac{1}{2}$  41 $\frac{1}{2}$  34 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay.** I West Penobscot Bay er til Brug ved Prøvefart udlagt tre hvide Stumptønder. Tønde Nr. 1 ligger i 45 Fv. Vand, fra Browns Head Fyr i S. 79 $\frac{1}{2}$  V. og fra Indian Island Fyr i S. 28 $\frac{1}{2}$  Ø. Tønde Nr. 2 i 50 Fv. Vand, fra Browns Head Fyr i S. 70 $\frac{1}{2}$  V. og fra Indian Island Fyr i S. 25 $\frac{1}{2}$  Ø.

Tønde Nr. 3 i 40 Fv. Vand, fra Browns Head Fyr i S. 59 $\frac{1}{2}$  V. og fra Indian Island Fyr i S. 20 $\frac{1}{2}$  Ø.

**Muscle Ridge Channel.** En sort Stumptønde Nr. 3 $\frac{1}{2}$  er i 12 Fv. Vand udlagt ved Bøjningen i Løbet ud for Sprucehead Island Ø.-Pynt, fra Otter Island Baake i S. 44 $\frac{1}{2}$  V. og fra Hurricane Island venstre Kant i N. 60 $\frac{1}{2}$  V.

**Damariscotta River.** En sort Stumptønde Nr. 0 er i 10 Fv. Vand udlagt udfor Little River Munding, c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 7 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Reeds Island, fra Ram Island Fyr i N. 42 $\frac{1}{2}$  Ø., og fra White Island venstre Kant i N. 9 $\frac{1}{2}$  V.

**Boothbay. Dictator Ledge.** En rød Spirtønde Nr. 2 $\frac{1}{2}$  er udlagt ved 14 Fods Grunden V. for Gangway Ledge, fra Burnt Island Fyr i S. 55 $\frac{1}{2}$  Ø., og fra Cuckold Taagesignal Hus i N. 48 $\frac{1}{2}$  Ø.

**Boothbay Harbor. Mc Farland Ledge.** En sort Spirtønde Nr. 1 $\frac{1}{2}$  er i 18 Fod Vand udlagt ved Grunden 1 Kbl. S. 7 $\frac{1}{2}$  V. fra Mc Farland Island, fra Tumbler Island højre Kant i N. 21 $\frac{1}{2}$  Ø., fra Mc Kowns Point højre Kant i N. 76 $\frac{1}{2}$  Ø.

**Portland. Cape Elizabeth.** En rød og sort vandret sribet Stumptønde er i 12 Fv. Vand udlagt tæt SSØ. for Vraget af Skonnerten „Sarah C. Smith“, fra Cape Elizabeth Fyr i N. 63 $\frac{1}{2}$  Ø. og fra Portland Head Fyr i S. 39 $\frac{1}{2}$  Ø.

**York Ledge.** Den 10de August 1905 udlægges en rød Fløjtetønde 1 $\frac{1}{4}$  Kml. S. 34 $\frac{1}{2}$  Ø. fra Stagen paa York Ledge ud for Indløbet til Portsmouth Harbor.

**Boon Island.** Omtrent den 15de August 1905 males Boon Island Fyrtaarn, c. 6 $\frac{3}{4}$  Kml. fra Indløbet til York Harbor, hvidt. 43 $\frac{1}{2}$  7 $\frac{1}{2}$  17 $\frac{1}{2}$  N. Br. 70 $\frac{1}{2}$  28 $\frac{1}{2}$  37 $\frac{1}{2}$  Ø. Lgd.

**Massachusetts. Boston Harbor.** Fyrskibet „Boston“ Nr. 54 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 58 inddraget.

**Nantucket Sound. Pollock Rip Slue.** En rød og sort sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt tæt NØ. for Vraget af Skonnerten „Nimrod“, der ligger sunket i 6 Fv. Vand, fra Pollock Rip Fyrskib Nr. 47 i N. 2 $\frac{1}{2}$  V., fra Nantucket (Great Point) Fyr i N. 33 $\frac{1}{2}$  Ø. og fra Monomoy Point Fyr i S. 79 $\frac{1}{2}$  Ø.

**Rhode Island. Fyrskibet „Brenton Reef“** Nr. 39 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 inddraget.

**Long Island. Fyrskibet „Fire Island“** Nr. 68 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Dette viser to hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 12 $\frac{1}{2}$  Kml. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der giver Stød af 3 S. Varighed. afvekslende med 4 S. og 20 S. Pave mellem Stødene.

**Pennsylvanien. Schuylkill River.** Schuylkill River hvide Ledefyr, paa Flodens Ø.-Side, Delaware River N.-Side, er forandret og forandret til at vise rødt Lys. I øvrigt uforandret.

**Delaware. Fyrskibet „Fenwick Island Shoal“** Nr. 52 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Det viser ligesom Nr. 52 to røde, faste Fyr, men Taagesignal gives med Klokke eller Horn i Stedet for med en 12 Tomme Dampfløjte.

**Chesapeake Bay. Tangier Island Shoal.** Den røde Spidstønde Nr. 12 ved SV.-Pynten af Tangier Shoal er ombyttet med en Spirtønde.

**North Carolina. Fyrskibet „Cape Lookout Shoals“** Nr. 80 er midlertidig ombyttet med Fyrskib Nr. 71. Dette viser et hvidt, fast Fyr paa den forreste Mast og et rødt, fast Fyr paa Stormasten. Flammens Højde: 55 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, som hver 1 Minut giver Et-Stød af 5 S. Varighed.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport.** Ved Ø.-Siden af den gravede Rende til Gulfport er tændt tre røde, faste Fyr, der vises fra røde, firkantede Baaker, nemlig:

Gulfport Channel Fyr Nr. 2 ved S.-Enden af den gravede Rende, fra Biloxi Fyr i S. 37 $\frac{1}{2}$  V., og fra Ship Island Fyr i N. 36 $\frac{1}{2}$  V. Flammens Højde: 33 Fod.

Gulfport Channel Fyr Nr. 4, 2 $\frac{1}{8}$  Kml. N. 36 $\frac{1}{2}$  V. fra Fyr Nr. 2, fra Biloxi Fyr i S. 51 $\frac{1}{2}$  V. og fra Ship Island Fyr i N. 36 $\frac{1}{2}$  V. Flammens Højde: 33 Fod.

Gulfport Channel Fyr Nr. 6, 2 $\frac{1}{8}$  Kml. N. 36 $\frac{1}{2}$  V. fra Fyr Nr. 4, fra Biloxi Fyr i S. 63 $\frac{1}{2}$  V., og fra Ship Island Fyr i N. 36 $\frac{1}{2}$  V. Flammens Højde: 30 Fod.

**Mexiko. Coatzacoalcos River.** Det hvide, faste, bageste Ledefyr paa V.-Siden af Coatzacoalcos River er forandret til et hvidt Fyr med Treformærkelser. Flammens Højde: 122 Fod. I øvrigt uforandret. 18 $\frac{1}{2}$  9 $\frac{1}{2}$  N. Br. 94 $\frac{1}{2}$  24 $\frac{1}{2}$  V. Lgd. Forfyret er flyttet og vises fra en rød Baake, c. 500 Alen fra Bagfyret. Holdt overet leder de over Barren, til Ledefyrene paa Ø.-Kysten kommer overet i SSØ., hvorefter denne Fyrlinje holdes.

**Yucatan. Ascension Bay. Allen Point.** Paa Allen Point Ø.-Ende er tændt et hvidt Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 19 $\frac{1}{2}$  47 $\frac{1}{2}$  N. Br. 87 $\frac{1}{2}$  29 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Nicaragua. Mosquito Kyst. Principulco SØ.** Dampere

„Salybia“ er stødt paa en 15 Fods Grund paa 13° 13' N. Br. 83° 27' V. Lgd.

**Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. Windward Point.** Den 1ste August 1905 forandres det hvide Fyr paa Windward Point til et rødt Fyr. Iøvrigt uforandret.

**Santo Domingo. Monte Christi.** Fra Yuna Point til Monte Chico Island strækker sig en Række Grunde og Klipper med kun faa Afbrydelser. Uden Afmærkning bør et Skib med over 12 Fods Dybgaaende ikke forsøge at gaa mellem Monte Chico Island og Santo Domingo.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Argentina. Rio de la Plata. Buenos Aires.** Løbet mellem Recalada og Indio Point Fyrskibe skal afmærkes med 6 røde Lystønder, der viser rødt Lys, paa den ene Side, og 6 grønne Lystønder, der viser grønt Lys, paa den anden Side af Løbet.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Puerta de Palamos.** En rød Spidstønde er i 10 Fv. Vand udlagt 1 Kbl. uden for Molens Yderende ved Palamos Havn ved Arbejderne til den ny Bølgebryder. Man skal gaa Ø. om Tønden.

**Alicante.** Lystønden, som ligger ved Arbejderne paa den ny Bølgebryder ved Alicante, er flyttet 1 1/4 Kbl. VSV. hen og ligger nu 2 Kbl. S. 9° V. fra det grønne Fyr paa Ø.-Molens Hoved. For indgaaende i Havnen skal man holde Tønden om Styrbord.

**Østerrig-Ungarn. Istrien V.-Kyst. Cittanova.** Fyret paa NV.-Enden af Cittanova Kaj er ombyttet med et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys fra N. 67° V. gennem V. til S. 68° V., rødt, fast Lys fra S. 68° V. til S. 34° V. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 4 Kml.

**Curzola. Prigradica.** Prigradica røde, faste Fyr er midlertidig slukket. Et midlertidigt, rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt, er tændt.

**Spalato. Almissa Havn.** Havnefyret ved Almissa staar paa Bøjningen i Molen og lyser fra S. 66° V. gennem S., Ø. og N. til N. 6° V. 43° 26' N. Br. 16° 41' Ø. Lgd.

**Narenta Kanal. Gradac.** Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen ved Gradac lyser fra S. 50° V. gennem S., Ø. og N. til N. 19° V. 43° 6' N. Br. 17° 20' Ø. Lgd.

**Rusland. Azovske Hav. Kertich Stræde.** Grunden SV. for Tuzla Spit er tiltaget V. efter. De tre røde Tønder med Timeglas ved dens S.-Grænse er flyttet S. eiter og ligger nu henholdsvis 1, 1 1/2, 2 Kml. S. 40° V., 1 1/4 Kml. S. 52° V. og 2 Kml. S. 61° V. fra Baaken paa Tuzla Spit. Denne staar paa 45° 17' N. Br. 36° 32' Ø. Lgd. Paa Grunden er der kun 14 à 15 Fod. Man skal derfor holde Pavloski Ledefyrlinje nøjagtigt.

**Tunis. Banc de Ras Zirah.** Spidstønden, som laa i 8 Fod Vand ved Yderenden af Banc de Ras Zirah, er ombyttet med en rød Baake af Form som en afkortet Kegle med Kegle, 18 Fod over Vandet. 33° 26' 6" N. Br. 11° 21' 10" Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra V.-Kyst.** Mellem Tandjoeng Toean og Tandjoeng Biang er fundet følgende Dybder ved Springtids Lavvande:

0° 13' 55" N. Br. 99° 9' 5" Ø. Lgd., 1 1/4 Fv.	
0° 13' 20" — 99° 9' 30" — , 3 1/4 -	
0° 14' 40" — 99° 8' 20" — , 3 3/4 -	
0° 13' 30" — 99° 8' 30" — , 4 1/4 -	
0° 13' 10" — 99° 8' 45" — , 3 3/4 -	
0° 12' 55" — 99° 8' 55" — , 4 -	

Dybderne paa 4, 4 1/2 og 5 Fv., som paa dette Sted er antert i Kortet, udtages.

**Sambatbaai. Bintoehan.** Tandjoeng Bandar hvide Blinkfyr lyser fra S. 86° V. gennem S. og Ø. til Bintoehan Red, det gaar i Skjul bag Pynt Linau. 4° 48' N. Br. 103° 20' Ø. Lgd.

**Fransk Indo Chine. Cap Saint Jacques.** Paa Cap Saint Jaque skal tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 80 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Hvidt Fyrhus, der staar tæt Ø. for Generalguvernørens Villa og 1/2 Kml. N. 2° Ø. fra det røde, faste Fyr paa Molens Yderende. Disse to Fyr overet leder 1 1/2 Kbl. fri af det lægste Vand paa Banc Ranza og 1 1/2 Kbl. fri af 32 Fods Grænsen paa SV.-Grunden.

**China. Port Shelter.** En 5 1/4 Fv. Klippe er fundet i Indløbet til Port Shelter, 7 1/2 Kbl. N. 70° V. fra Peaked Rock og i S. 46° Ø. fra Jin Islands Top. 22° 19' N. Br. 114° 18' Ø. Lgd.

**Kiautschou Bucht.** De to røde Fyr lodret for hinanden ved Indløbet til Grosser Hafn i Kiautschou Bucht er ombyttet med et orange Fyr.

**Pe Chili Strait. Siau Chu Shan.** En Damper med 15 Fods Dybtgaaende har stødt paa en Grund 1 Kml. S. 89° Ø. fra Siau Chu Shan S.-Ende.

**Korea S.-Kyst. Shoan To.** En Damper har stødt paa en 5 Fods Grund paa Ø.-Siden af Shoan To, 5 Kbl. N. 66° Ø. fra det 500 Fod høje Bjerg paa den S.-lige Del af Øen. 34° 7' 30" N. Br. 126° 40' 35" Ø. Lgd. En Tønde med rødt Flag er midlertidig udlagt ved Grunden.

**Korea SØ.-Kyst. Pusan (Fusan) Harbour. Uno Se.** Ethvidt, fast Fyr er tændt paa Uno Se i Pusan Harbour. Det vises fra en rød og sort vandret sribet, cylindrisk Stenbaake. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 35° 6' 30" N. Br. 129° 4' 2" Ø. Lgd.

**Korea Ø.-Kyst. Gensan Bay.** En 1 1/4 Fv. Klippe ligger i Gensan Bay, 2 1/6 Kbl. N. 43° Ø. fra det røde Fyr paa Yderenden af Værttet ved det japanske Settlement og fra Chotoku Top i N. 73° V. 60 Alen Nord for den er der 2 1/2 Fv.

**Japan. Seto Uchi. Bingo Nada. Osakikami Shima. Kuroso Reef S.** En sort, afkortet, kegleformet Baake, 9 Fod høj over Vandet, er opført paa Kuroso Reef, fra det 1,000 Fod høje Otori Yama paa Osakikami Shima i S. 40° V., og fra Shogatsu Bana, Okamura Jima, i N. 29° V.

### INDHOLD:

Loddeapparater. — Københavns, den 17. Avg. 1905. — Responsa, afgivne i 1904 af Grosserer-Societetets Komite. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

### „Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, 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 i 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

Mønstre til Maling af Bunker- og Lastrum.

1 Stk. 2 Tons og 1—3 Tons nye Dampspil, Clarke Chapman's Type, ønskes til Købs. Billet mrk.: „263“ modtager dette Blad i Løbet af 4 Dage.

### Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse: Copenzure

Telefon-Nr. 42

### De private Assurandører lim.

i København

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.



	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77
Norden.....		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Kjøbenhavn.....		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77
Carl.....		89	90
Dannebrog.....	93— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —25	24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....		80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81
Dampsk. af 1896.....	90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		88	90
Nordøen.....		26	34
Gorm.....		—	—
Torm.....		70	90
Inga.....		74	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		97	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		145	146 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	123— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	134— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		97	98
Sukkerfabr.....	168— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	168	168 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 15. August 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.19	18.16
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.85	—

Notering paa Berlins Bers d. 15. August 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.40
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.00
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 4,000, „Kbhvn.“ 8,000, „Dannebrog“ 16,000, „Danmark“ 4,000, „Skjold“ 22,000, „Carl“ 6,000, „Urania“ 78,000, „Østas. Komp.“ 54,000, „Dampsk. af 1896“ 48,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 17.—23. Avgust.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Falster] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.
- Til Horsens [Fylla] 3 Eftm.
- Til Hadsund, Mariager og Hobro [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
Gods til Ærøskjøbing og Marstal via Svendborg samt til Sønderborg og Flensborg via Faaborg eft.gennemg. Takster.
- Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [Ulvsund] 5 Eftm.  
Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
Gods til Viborg og flere Banestationer omkring Randers efter gennemgaaende Takster.
- Til Vejle, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Gods til Esbjerg, Ribe, Varde og de fleste sydjydske Banestationer via Kolding efter gennemgaaende Takster.
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
Direkte Billetter til nord- og midtjydske Købstads-Banestationer.  
Gods til Skanderborg, Silkeborg, Herning og flere Banestationer omkring Aarhus efter gennemgaaende Takster.
- Til Island (via Leith) [Vendsyssel] 9 Form. fra Boden. Plads.
- Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til London [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Freitag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggøssund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverødde [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.
- Til Danzig og Königsberg [Christian IX] forv. Eftm. fra Toldb.
- Til St. Petersborg [Garonne] forv. Eftm. fra Toldboden.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Falster] 8 Morgen.
- Til Aalborg\*, Staa, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamborg [Ella] Eftm.
- Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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).
- Til Grenaa [Fylla] 10 Aften.
- Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
- Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).
- Til Stege, Kallehave og Præstø [Falster] 10 Aften.
- Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til Manchester Liverpool og Swansea (via Stettin) [Vadsø] forv. Eftm. fra Frihavnen.
- Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Fylla] 9 Form.
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.
- Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
- 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 [Aarhuus] 3 Eftm.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Møllested.  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.  
Til New York [Hellig Olav] fra Frihavnen.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikker 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 Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

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 Buie 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.

Aalborg  
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

F. C. GAMST & SØN,  
64, Vildersgade 64,  
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
Forretningen grundlagt 1847.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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 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.)



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikker af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Enkelt-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr».

## P. Schous

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

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.  
C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## EINAR MØLLER,

fhv. Styrmænd,  
85, Sølvortvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasses Huse.  
Varerne bringes overalt.  
Telf. 25,064.

## 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.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplade  
Skibsbyggeri. Træskæreri.

## 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  
bedste Provinser.  
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.  
Ved Stranden 2.

## 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  
Jærndeale i Skibe.

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

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

Eneforhandler for Danmark:

**AXEL PRIOR,**  
AKTIESELSKAB.  
Forretning i Bygningsartikler.  
Kjøbenhavn.

## Th. Lang,

Skibsmædie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtig,  
samvittighedsfuldt og billigt.

## 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.

## 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.

## Rob. Asplund, Luleå.

Edsvuren

Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

## Gustav Moeller & Prentice

Königsberg i. Pr. & Pillau

Telegr.-Adr.: „Prentice“.

Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul

i Pillau.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

## P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

## T. A. Schjøtt.

Skibsmægler. Hudiksvall.

Telegr.-Adr.: „Schjøtt“.

## H. K. H. Pohlmann

Skibsmægler.

Ørnskøldsvik.

Telegr.-Adr.: „Pohlmann“.

## C. BACKMAN

Skibsmægler & Befragtningsagent

Telegr.-Adr.: „Backman“ Lysekil.

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: H U S T E D.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og

Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (i aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortøldet  
til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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.

# Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Aalborg mek. Værksted**

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgåde 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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. Telefon 28,224.**

**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“.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

den eneste eksisterende Redningsbaad, som er absolut synkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartejer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse.



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kænre Baaden.

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.

**Jens Grouleff, Aarhus**

anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

*Forlang altid*

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. August 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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, 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.



**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 europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



**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.

## 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 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.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



### C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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 „Water 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.

## 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 Soassurance.

124.

## 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“.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

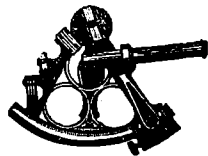
## Berg & Larsen

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Prelser, Kjøbmagerg. 13.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

# Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 24. August 1905.

I nær Tilknytning til Spørgsmaalet om Dæksmandskabs og Fyrbøderes Duelighed, som vi for nylig havde Lejlighed til at berøre, staar det lige saa vigtige Spørgsmaal om Garanti for, at disse Folks rent legemlige Beskaffenhed er en saadan, at de ikke paa Grund af Sygdom frembyder nogen Fare for deres umiddelbare Omgivelser, og at de samtidig er i Stand til at overkomme det Arbejde, der paahviler dem.

Ogsaa denne Sag venter paa sin Løsning, som den af gode Grunde har Krav paa.

Det maa anses som ønskeligt, siger Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i sin Skrivelse til Indenrigsministeriet af 27. Oktober 1903, at der i Sønæringsloven indføres Bestemmelser for periodisk gentagne Lægetilsyn, Synsprøver og Høreprøver for Besætningerne. 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 smitsomme eller stærkt svækkende Sygdomme.

Og heri maa man formentlig ubetinget yde Fællesrepræsentationen sin Tilslutning. Det er ingenlunde forsvaret, at der ikke ad Lovens Vej ydes den Mand, der mønstrer ud som Matros eller Fyrbøder, den forholdsvis gode Garanti mod Smitte fra sine nære Omgivelser, som dog uden større Vanskeligheder lader sig tilvejebringe. Man maa jo nemlig vel erindre, at den forhyrede selv er uden Spor af Indfyldelse paa, hvem han bliver sat i Lukaf sammen med, oftest er vel Resten af Besætningen ham ganske ubekendt lige til selve Paamønstringen, og er han først om Bord og anbragt i Lukaf sammen med f. Eks. en Mand med en vel udviklet og maaske stærkt smittende Tuberkulose, da staar det kun i meget ringe Grad eller vel praktisk talt slet ikke i hans Magt at unddrage sig denne Fare, selv i det gunstige Tilfælde, hvor han selv har en Forstaaelse af, at en saadan overhovedet er til Stede.

Kun paa et eneste og stærkt begrænset Omraade indenfor dansk Skibsfart, nemlig den kgl. grønlandske Handel, er Besætningerne underkastet et vist Lægetilsyn, men dette, der vistnok udelukkende finder Sted af Hensyn til den grønlandske Befolkning, er ganske ensidigt og, som Kendsgerningerne viser, ikke en Gang altid tilstrækkelig effektivt og kan saaledes ikke siges at spille nogen virkelig Rolle, naar Talen er om Løsningen af Spørgsmaalet om Lægetilsyn.

Beskyttelse for Søfolkene selv er imidlertid kun den ene Side af Sagen; thi ogsaa for Rederen og Skibets Befalingsmænd er Besætningens Sundhedstilstand og legemlige Kvalifikationer af vidt rækkende Betydning, saa vist som intet Skib kan være tjent med at antage den Fyrbøder, om hvem enhver Læge efter en Undersøgelse vilde kunne oplyse, at en Hjærtefejl naar som helst kan ventes at ville afslutte hans Tilværelse, eller den Matros, som ikke er i Stand til at afgøre, om en Lanterne er grøn eller rød, eller blot den, hvis Høresans ikke er normalt udviklet. Som bekendt er ikke en Gang de Bestemmelser fyldestgørende, som Loven fastsætter med Hensyn til Undersøgelsen af Dæksbefalingsmændenes Synsevner for danske Skibes Vedkommende, og hvor meget mere utilfredsstillende er det da ikke, at der overhovedet ikke finder nogen Undersøgelse Sted af den

Mand, der skal kunne gøre Tjeneste som Udkig, og af hvis Synsstyrke og Farvesans en eventuel Kollision eller Udfaldet af en Søretssag for en væsentlig Del kan komme til at afhænge.

Det tyske Rige, der paa Sølovgivningens Omraade i flere Henseender har lagt et umiskendeligt, om end ikke i alle Tilfælde lige heldigt Initiativ for Dagen, har netop nu paa de Punkter, som Talen her er om, indført Bestemmelser, der i en væsentlig Grad falder i Traad med de Ønsker, dansk Skibsfart har fremsat. Fra d. 1. Oktober d. A. vil Besætningerne paa tyske Skibe uden for Kystfart blive underkastet en indgaaende Undersøgelse forinden Udmønstringen, der for hver enkelt Mands Vedkommende bliver afgørende for hans Antagelse under fornødent Hensyn til den Stilling om Bord, til hvilken han agter at lade sig forhyre. Almindelig Svækkelse, Sindssygdom, alvorlige Hjertesygdomme og blandt de smitsomme Sygdomme Tuberkulose, Syfilis og Gonorré paa de smittende Stadier vil saaledes i alle Tilfælde blive anset som en absolut Hindring for Antagelse paa Handelsflaadens Skibe, og samtidig vil en Række andre Sygdomme og Svagheder medføre en nærmere bestemt Indskrænkning i Valget af den Tjeneste, til hvilken en Sømand kan antages. Svagt Syn og Farveblindhed skal i al Slags Fart gøres til Genstand for Undersøgelse for Dæksfolkenes Vedkommende, og til Udkig maa kun anvendes Folk, som ved Undersøgelsen har kunnet erhverve sig Lægens Attest for tilstrækkelig Synsstyrke og Farvesans. Resultatet af den enkelte Undersøgelse skal Rederen være pligtig at opbevare i to Aar regnet fra Forhyringsdagen, og den forhyrede skal ved Afmønstringen paa Forlangende forsynes med en skriftlig Kopi af Undersøgelsesresultatet.

Mer end disse Hovedtræk vil det næppe være nødvendigt at fremsætte for at antyde Rækkevidden af den saare praktiske Reform, der saaledes om kort Tid træder i Kraft paa tyske Skibe, og som forøvrigt i engelske Fagblade har vundet en særdeles udpræget Tilslutning.

Under Navnet Den danske Handelsflaadens Skoleskib for Befalingsmænd har d. 22. ds. det Aktieselskab konstitueret sig, hvis Opgaver og Planer vi allerede for nogen Tid siden har haft Lejlighed til at berøre. Aktieselskabets Formand er Admiral Richelieu, og til Bestyrelsesraadet valgtes følgende Herrer med Bemyndigelse til yderligere at supplere sig indtil 30 Medlemmer:

Konsul E. Bergmann, Aarhus, Direktør Ad. Carl, Havnekaptajn Drechsel, Konsul P. L. Fisker, Konsul Joh. Hansen, Skibsreder C. P. Holm, Fang, Kaptajn J. Holm, Formand i den almindelige danske Skibsførerforening, Direktør C. P. Jensen, Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen, Kaptajn A. V. Knudsen, Formand i Skipperforeningen, Direktør Chr. Kronman, Konsul D. Lauritzen, Esbjerg, Etatsraad Lyngbye, Kommandør Münter, Kommandør Nielsen, kgl. Translatør Balthasar Petersen, Konsul P. Rechnitzer, Aalborg, Admiral Richelieu, Etatsraad Claus L. Smidt, Direktør Thor E. Tulinus, Direktør C. Will og Overretssagfører L. Zeuthen.

Forretningsudvalget kom til at bestaa af Kommandør Münter, Formand, Direktør Kronman, Konsul Joh. Hansen, Navigationsdirektør Jensen, Direktør C. P. Jensen, Overretssagfører Zeuthen samt Admiral Richelieu.

Tysk Søretssag. Ved Seeamt i Bremerhaven blev d. 3. ds. afsagt Kendelse i Sagen mod den tyske Damper „Diana“, der d. 11. December 1903 grundstødte ved Hesselø paa en Rejse fra Aarhus til Riga.

Damperen passerede den nævnte Dag lidt efter Kl. 5 om Eftermiddagen Schultzgrund Fyrskib i to Kml. Afstand og ændrede derefter sin Kurs til Ø.  $\frac{3}{4}$  S. Da Hesselø Fyr kort før Kl. 7 endnu ikke var kommet i Sigte, og det desuden var bleven taaget, blev Maskinen stoppet for at faa et Lodskud. Der var imidlertid kun 3 Meter Vand, og da man lagde Mærke til, at Skibet rørte Grunden, blev der slaaet fuld Kraft Bak, hvorved Skruen, der sandsynligvis er tørnet mod en haard Genstand, blev beskadiget. Ved den senere Besigtelse og Reparation i Helsingør viste det sig, at den dobbelte Bund var læk agter. Styrmanden, der havde Vagt indtil umiddelbart forinden Grundstødningen, havde undladt at varsko Kaptajnen om, at Hesselø Fyr ikke kom i Sigte.

I Sørettens Kendelse udtales det, at Aarsagen til Grundstødningen maa søges dels deri, at Hesselø Fyr paa Grund af usigtbart Vejr ikke kom i Sigte, og dels, at der ikke var taget tilstrækkeligt Hensyn til mulig Strømsætning. De efter Grundstødningen trufne Forholdsregler var under de givne Forhold rigtige.

Konnossementer og Manifeste til Rusland. I en Meddelelse, som er indløben til en af vore Banker, og herigennem tilstillet „Børsen“, gøres der opmærksom paa, at det i Følge Ordre fra det russiske Tolddepartement fremtidig er forbudt at lade Konnossementer passere, naar de er signerede ved paatrykt Stempel.

Alle Underskrifter paa Konnossementer og Manifeste til Rusland skal være underskrevne med Blæk; i andet Tilfælde ifalder Skibet en Bøde.

Lodsoldermand for Frederikshavns og Hirtsholmenes Lodserier, Chr. Bærentz, Dbm., R. af Dbg., er afgaaet ved Døden. Bærentz, der var født i Frederikshavn 1831, deltog som Frivillig i Krigen 1849 om Bord i Linjeskibet „Skjold“ og i 1864 som Reserverøjtnant om Bord i Fregatten „Jylland“ i Slaget ved Helgoland.

I c. 38 Aar har han beklædt Stillingen som Lodsoldermand.

## Klareringsklausulen i Certepartier.

„Verband Deutcher Küstenschiffer“ har i forrige Maaned i Overensstemmelse med en derom tagen Generalforsamlingsbeslutning udsendt nedenstaaende Cirkulære til tyske samt nogle faa danske og svenske Skibsmæglerfirmaer.

I Følge Beslutning taget paa dette Aars Generalforsamling tillader Forbundet sig at tilstille Dem følgende til velvillig Overvejelse med Anmodning om Oplysning om Deres Stilling til det foreliggende Spørgsmaal.

I Aarenes Løb er det blevet Kutyme hos tyske Skibsmæglere at optage en Klausul i deres Certepartier, i Følge hvilken Kaptajnen forpligter sig til ved næste Tilbagekomst i den paagældende Havn at lade sine Klareingsforretninger udføre af den Mægler, med hvem den første Fragt blev afsluttet. Da denne Klausul første Gang blev indført af nogle faa Mæglere, skaffede den utvivlsomt disse en vis Fordel, idet de paagældende Skibsførere herigennem blev hindret i at henvende sig til Mæglere, der endnu ikke havde optaget denne Klausul

i deres Certepartier, men da samtlige Mæglere naturligvis i Løbet af kort Tid optog en lignende Klausul, saa er dennes Nytte for den enkelte Mægler som Følge heraf bleven meget tvivlsom. Men selv om der overhovedet endnu kan være Tale om nogen Fordel for Mæglerne under de nuværende Forhold, saa kan Mæglerne dog ikke i egen Interesse overse, at en saadan Fordel medfører en uforholdsmæssig stor Ulempe for Skibsføreren, idet denne herved gaar glip af den forretningsmæssige Frihed, som er absolut nødvendig, for at han kan udføre sin Gerning. Som Eksempel kan anføres det Tilfælde, hvor der i en Havn B. bliver tilbudt en Kaptajn en gunstig Fragt til Havnen A. paa den Betingelse, at han der skal lade Klareringsforretningerne besørge af Mægler X. Kaptajnen er imidlertid, maaske for lang Tid siden, i Følge Certeparti i A. indgaaet paa den Forpligtelse at klarere ved den derværende Mægler Y. ved næste Tilbagekomst til A. Denne Kaptajn ser sig nødsaget til, hvad sikkert ingen Mægler har tilsigtet eller vil anerkende det berettigede i, enten at maatte renoncere paa en for ham maaske særdeles betydelig Fortjeneste eller at maatte bryde en Forpligtelse, et givet Løfte og betale den i dette Tilfælde fastsatte Konventionalbøde. Der har altsaa her dannet sig et Onde, hvis fortsatte Bestaaen ikke i nogen væsentlig Grad kan være i Mæglernes Interesse, samtidig med at en dybtgaaende Interesse og Hensyn til Selvgættelsen byder Skibsføreren at arbejde paa dets Afskaffelse.

For Besørgelsen af den udgaaende Fragt faar Mægleren i sin Kurtage en bestemt Godtgørelse, men nogen videregaaende Forpligtelse kan Skibsføreren ikke indlade sig paa, naar en saadan kan medføre saa vidtgaende og for ham ugunstige Følger, som Tilfældet er med den omtalte Klausul. Heller ikke Mægleren kan ønske, at en Skibsfører i det ovenfor nævnte Eksempel ved at modtage den tilbudte Fragt og ved Misligholdelse af et tidligere givet Løfte fuldstændig blive afhængig af den Mæglers Naade, paa hvis Forgødtbefindende det sluttelig vil komme an, om Skibsføreren skal bringes i Fortræd ved et privat Søgemaal. Men indeholder Klausulen saaledes ingen nævneværdig Fordel for nogen af Parterne, medens den under visse Forhold kan medføre en forretningsmæssig Ulempe, saa turde det være paa Tide, at den snaarest muligt bliver afskaffet, hvad det maa haabes, at denne Henstilling vil give Stødet til.

Cirkulæret er ialt udsendt til 73 Firmaer, og indtil for kort Tid siden var der ialt indløbet Svar fra 29 af disse. Over Halvdelen af disse 29 erklærer rent ud, at den paagældende Klausul overhovedet aldrig har været optaget i deres Certepartier, og næsten alle de øvrige lader med god Grund formode, at Spørgsmaalet ogsaa hos disse vil møde den fornødne Forstaaelse. Dog antydes det fra enkelte Sider, at Skibsførerne selv maa yde Mæglerne en virksom Støtte i denne Henseende ved at søge at undgaa de uheldige Elementer blandt Mæglerne, hvis Forretningsførelse og Konkurrence viser Tilbøjelighed til at sætte sig ud over Grænserne for, hvad der kan anses som fair.

## Løbende Arbejdsdage.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ af 17. ds. findes blandt flere af Grosserer-Societetets Komite i 1904 afgivne Responsa ét, der siger, at Regnvejrsdage tæller som Lossedage, naar der i et Certeparti er stipuleret løbende Arbejdsdage til Losning.

Det har interesseret mig meget at se Komiteens

Opfattelse af ovennævnte Spørgsmaal, det falder fuldstændig sammen med, hvad man i Rederikredse har tænkt sig med den anførte Klausul, der iøvrigt nærmest findes i tyske Certepartier og saa vidt mig bekendt ogsaa i Tyskland respekteres efter ovennævnte Opfattelse; noget andet har det imidlertid været her i Danmark, i hvert Fald i Kjøbenhavn, hvor man ræsonnerer som saa, at ganske rigtigt staar der løbende Arbejdsdage, men selve Ordet Arbejdsdage betinger, at Losningen kun kan foregaa paa saadanne Dage, hvor der kan arbejdes med den paagældende Vare, uden at denne tager Skade.

Nægtes kan det jo ikke, at Benævnelsen løbende Arbejdsdage i sig selv er modsigende; den Mand, der oprindeligt har indført dette, har vel haft de bedste Hensigter dermed; han har selvfølgelig tænkt sig løbende Hverdage, men af en Fejltagelse har han skrevet løbende Arbejdsdage; jeg tror derfor ikke, at vore Skibsførere skal føle sig trygge overfor Komiteens Afgørelse af det ovennævnte Spørgsmaal — jeg vil anse det for meget tvivlsomt, om Domstolens Afgørelse vilde gaa i samme Retning — men hellere arbejde hen til, i Stedet for løbende Arbejdsdage, da at faa indført løbende Hverdage i Certepartiet, hvilket næppe vil være forbunden med Vanskelighed, da man i Tyskland, hvor den ovennævnte Klausul nærmest forekommer, netop underforstaar løbende Dage.

Kjøbenhavn, d. 19. Avgust 1905.

*Claus Christensen.*

## Notitser vedrørende Forholdene paa River Plate.

Gennem et af vore Rederier har vi modtaget nedestaaende Udtog af et Brev fra en dansk Skibsfører, Juli 1905.

### Montevideo.

Havnen er uddybet, saa Skibe indtil 24 Fod kan gaa derind; tillige er der bygget Breakwater, saaledes at der er smult, og et Skib kan losse og laste til enhver Tid. Der er Lodstvang, men det er jo langt bedre end forhen, da Skibene maatte ligge paa aaben Kyst. Arbejderforholdene er vanskelige og Dispachen langsom.

### Buenos Ayres.

Denne Havn er gaaet noget frem, men Godset modtages fra Land med Heste og Vogne, hvilket tager megen Tid undtagen i Dokkerne, der dog som Regel er overfyldt, saa Skibene kan risikere at komme paa Tørn. I Dokkerne findes gode Pakhuse. Petroleum tager meget lang Tid at losse, og Dampere har ligget indtil 1 Uge paa Tørn, da der kun findes 3 berths, hvor denne Vare kan losses. Toldvæsenet er upaalideligt, og hvis Funktionærerne ikke faar Gratiale, lægger de ofte Hindringer i Vejen og skal nok finde noget, saa de kan faa en Mulkt af Skibet. Manifest og Storeslist maa være meget nøjagtigt affattet. Der er saaledes fra flere Dampere taget i Land, hvad der ikke var opført, saa som Reserve dele til Maskinen etc. Arbejderforholdene er usle; Arbejdstiden er 8 Timer, og Folkene arbejder daarligt. Hvad der her er sagt om Buenos Ayres passer paa Rosario og alle de andre Byer paa Floden. Endvidere er der en Del usolide Eksportører; Ekspeditionen er som Regel daarlig. Floden er i de sidste fem Aar bleven til Dels oplyst med Lysbøjer og Fyr, saaledes at man nu kan gaa der Dag og Nat. Der er nu temmelig godt med Vand paa Barren paa Marten Garcia, og der vises Signaler for Vandstanden. Floden befares af Dampere

op til 26 Fods Dybgaende; men saadanne maa dog laste fuldt i La Plata eller Buenos Ayres.

Vandstanden paa Floden er saaledes:

I Januar rejser Vandet sig, og det er højt Vandet til Slutningen af Juli, da Vandet atter falder. I den Tid kan Skibe med 22 Fods Dybgaende passere Floden mellem B/A og Rosario, som Regel endog op til Colastine. Resten af Aaret maa Dybgaendet ikke overstige 18—20 Fod.

## Literatur.

Dr. med. Ludvig Nielsen: En kort populær Vejledning til Forebyggelse af Kønssygdomme. (Kjøbenhavn 1903). 24 Sider. Pris 25 Øre.

Anmeldt af Læge H. Gundel.

I 1899 afholdtes i Bryssel den første „internationale Konference til Bekæmpelse af de veneriske Sygdomme“. Paa denne og senere Konferencer blev det med stor Enstemmighed fastslaaet, at det bedste Vaaben mod disse udbredte og samfundstruende Sygdomme var Oplysning: Man skulde paa alle Maader gennem Blade, ved Foredrag og ved Udgivelsen af populære Vejledninger søge at belære Publikum om Sygdommens Natur og om Midlerne til at undgaa dem. Her hjemme dannedes med disse Formaal for Øje „Dansk Forening til Kønssygdommens Bekæmpelse“, der har foranlediget Udgivelsen af ovennævnte lille Bog.

Denne maa siges at være en i enhver Henseende paalidelig og omhyggelig udarbejdet Vejleder for enhver, der søger Oplysning paa disse Omraader. Den er prisværdig kortfattet: paa 24 Sider omhandler den alt, hvad der har Betydning for Læseren at faa at vide. Enhver kan altsaa faa Tid til at læse Bogen — og enhver Voksen bør læse den, for at kunne værge sig mod disse lumske Fjender, der meget godt kan bekæmpes, men selvfølgelig kun, naar man ved hvad man har at kæmpe imod.

Bogen er delt i to Afsnit. I det første Afsnit beskrives særdeles let anskueligt hver enkelt af de tre Sygdomme (Syfilis, Gonorrhé og det bløde Chankersaar). Det er allerede en ypperlig Ting, at de tre Sygdomme i Fremstillingen er holdt saa skarpt ud fra hinanden, at Læseren faar det rette Indtryk af, at det er tre helt forskellige Sygdomme, som ytrer sig og behandles paa hver sin Maade; thi for den almene Bevidsthed — ja endogsaa for vore Lovgivere, som vore Love klart nok udviser — staar det, som det hele er én Sygdom. Det pointeres skarpt, hvor vigtigt det er, at Sygdommen straks kommer under kyndig Behandling hos Lægen. Man maa altsaa ikke tro, at man ved at købe denne eller andre Bøger kan være sin egen Læge. En anden Ting er det, at det for den søfarende, der maaske først faar Udbrud af Sygdommene ude paa Havet, kan være til stor Hjælp at have en slig Bog ved Haanden; eller endnu bedre af kyndige Lærere blive belært om disse Ting f. Eks. ved Navigationsskolen. Hvad der i denne Retning gøres — og hvad der burde gøres — skal vi senere beskæftige os lidt med. Men Lægehjælp skal søges i første Havn. Desværre drives der af saakaldte „Specialister“ en Del Humbug navnlig i de store Byer. Sikker paa god Behandling er man ved de offentlige Kliniker, f. Eks. ved Hospitaler; iøvrigt bør man ikke gaa til Læger, der averterer og reklamerer, thi netop her ved fanger Charlatanen sine Patienter — men røber sig for fornuftige Mennesker.

At Syfilis ikke — ved rettidig Behandling — kan kaldes livsfarlig, er fuldstændig rigtigt. Undertiden faar dog den Syfilis, som Nordboere erhverver under varmere

Himmelstrøg, et meget ondartet Forløb, og kan endog medføre Døden i faa Maaneder — noget det er godt for den søfarende at vide.

At den Mand (eller Kvinde), der har lidt af Syfilis eller Gonorrhé, ikke maa gifte sig uden først at have raadspurgt Lægen, kan ikke noksom indprentes. Særlig den lumske kroniske Gonorrhé fører saa sørgelig tit Smitten over paa Hustruen. Og alt dette kan undgaas, naar blot Manden bliver tilstrækkelig oplyst; thi hvilken ærekær Mand vil, naar han kender Faren, paaføre sin Hustru muligvis uheldbredelige Lidelser.

Syfilissmitten — i den aller sidste Tid synes det, som man har fundet Syfilisbakterien i en meget tynd proptrækkerformet Bakterie — kan overføres dels umiddelbart, dels middelbart ved Husgeraad, Skeer, Knive o. s. v. Dette sidste spiller en stor Rolle ved det meget nære Samvær i Skibene. Man bør derfor aldrig være flere om samme Glas, Kniv eller Gaffel — og der bør sørges for Renlighed, det bedste Middel mod enhver Smitte.

Med disse Bemærkninger er vi allerede kommet ind i Bogens andet Hovedafsnit: Kønssygdommens Forebyggelse. Her fremhæves bl. a., at den kontrollerede offentlige Prostitution ikke yder nogen Sikkerhed mod Smittefaren — navnlig ikke overfor Gonorrhé. Den forebyggende Inddrypning af Helvedsten, der kun virker mod Gonorrhé, ikke mod Syfilis, har ved Forsøg i den tyske Marine vist sig udmærket; men den kræver nogen Øvelse, hvorfor „Præservativ“ yder langt sikrere Beskyttelse ogsaa mod Syfilis og er derfor absolut det bedste. Dette burde maaske være fremhævet noget mere i Bogen.

Med disse supplerende, særlig for Søfolk beregnede Bemærkninger skal vi saa slutte Anmeldelsen med en varm anbefaling af den lille blilige Bog: 25 Øre Stykket, 25 Eksemplarer 4 Kr. D. v. s. enhver kan overkomme at købe den, og Kaptajn eller Reder vil kunne overkomme at uddele et Eksemplar til hver af Besætningen.

Vi vil slutte med at fremhæve Bogens Hovedresultat: Hvis hver især vil gøre alt for ikke at faa veneriske Sygdomme og, hvis han faar saadanne, søge grundig Helbredelse hurtigst mulig, saa vilde disse skadelige Sygdomme tage mægtig af.

Iøvrigt vil en i Enkeltheder gaaende Kritik af Bogen næppe interessere Bladets Læsere, særlig da en saadan kun vilde beskæftige sig med Smaating. Alt i alt er det en god Bog til Hjælp i Kampen for en god Sag.

## Bemandingsforholdene.

Vi har fra én Skibsfører modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 9. ds. er under Mærket H. P. H. optaget et Indlæg om ovennævnte Spørgsmaal, som har meget stor Betydning for vor Skibsfart. Det ser ud til, at den ærede Indsenders Kendskab til Bemandingsforholdene i Dampere er begrundet paa praktisk Erfaring, og det er uden Tvivl rigtigt at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa slige Forhold; thi selv om de fleste Rederier har Skibsinpektører som praktiske Raadgiveré, saa har det ogsaa Betydning for disse at blive gjort opmærksom paa, i hvilken Retning Udviklingen foregaar.

Ligesom Hr. H. P. H. maa jeg beklage, at det gaar ned ad Bakke med Sømandsstandens praktiske Uddannelse og samstemme i, at vi i Damperne lider meget under de deraf følgende Ulemper; men det kan være tvivlsomt, om det af den Grund vil være formaalstjenligt at søge Bistand hos Regering eller Rigsdag; thi den Vej

er som oftest lang og usikker, og dertil er det slet ikke afgjort, at der kan ventes en saadan Omsorg for Redernes Interesser, før noget lignende er prøvet for andre Samfundsklasser.

Statskontrol har selvfølgelig gode Sider, men mange mener, at private Bedrifter trives bedst ved mindst mulig Omsorg fra den Side. Statens Interesse for Navigatørers praktiske Uddannelse kan ikke anføres som Bevis paa det modsatte for Søfartens Vedkommende; thi Aarsagen er Hensyn til det almene Vel og ikke til Redernes private Forretning.

Hr. H. P. H. har uden Tvivl Ret i, at det er Førernes Pligt at sørge for, at Mandskabet ved Arbejde yder fuld Valuta for Betalingen, samt at de bør nedsætte Hyren for de uduelige. Saaledes har mange Skippere vist ogsaa ræsonneret som Styrmand, men det er gaaet dem, som det muligvis med Tiden vil gaa den ærede Indsender, de opnaar den Erfaring, at det er lettere at kritisere end reformere, og blandt andet vil den praktiske Erfaring belære om, at Retten til Hyrenedsættelse bør omgaaes med Varsomhed, thi selv om det er en let Sag at dømme Folk om Bord, saa kan det blive ulige vanskeligere over for Sø- og Handelsretten at føre Bevis for, at det var Manden og ikke Skuden, som styrede daarligt, og det er ofte lige saa vanskeligt at bevise en Mands Uduelighed til at udføre et Arbejde, der er forklaret og vist ham.

De almindelige Forhyrings Vilkaar her til Lands angives ikke ved Hr. H. P. H.'s Bemærkning „Skipperen antager“ o. s. v., og derved gaar han uden om det Spørgsmaal, der anses som det vigtigste for Dampernes Bemanding; thi dette, at Rederne overlader denne Sag til en avtoriseret Forhyringsagent, maa uden Tvivl betragtes som den virkelige Kilde til, at Skibene ofte faar saadanne Folk om Bord, som hverken kan eller vil arbejde, og som aldrig bliver i samme Skib længere end til deres Udgaende er fortjent eller til den første Lejlighed til Afmønstring.

I Følge Sagens Natur er det i Forhyringsagenternes Interesse, at Mandskabet skifter saa ofte som muligt, og derfor hænder det, at de uduelige Folk bliver foretrukket fremfor de dygtige, som kan blive i samme Skib over et Aar. Denne Ulempe vil forhaabentlig blive modarbejdet ved, at Førerne af Dampskibsrederi-Foreningens Skibe faar Ordre til at udtage deres Folk paa Foreningens Kontor. Tages saa samtidig Bestemmelse om, at ingen kan komme i Betragtning uden at kunne fremvise Foreningens Karakterbog med alle nødvendige Oplysninger om Søfart, Opførsel o. s. v., da vil der paa en nem og praktisk Maade være gjort alt, hvad der behøves for Skibenes Bemanding.

t.

Vi har ikke villet nægte ovenstaaende Indlæg Optagelse, men navnlig paa Grund af det heri fremsatte Angreb paa vore Forhyringsagenters Virksomhed finder vi Anledning til udtrykkelig at gøre opmærksom paa, at Artiklen ganske staar for den ærede Indsenders egen Regning.

Red.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. <sup>50</sup>/<sub>1905</sub>, afsagt d. 16. Avgust 1905. Det offentlige mod Fyrbøder J. P. A. L.

Tiltalte, der rømte d. 13. Juli 1903 i New York fra Dampskibet „Oscar II“, med hvilket han var forhyret som Fyrbøder, og som ved Rømningen havde Hyre til Gode, er i Følge tidligere Dom straffet efter Sølovens § 300 jfr. 299 med simpelt Fængsel i 14 Dage. Dømt



efter Sølovens § 298 efter Omstændighederne med simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Frugtmarkedet.

Der har i de fleste Retninger været fragtet ret livligt i den forløbne Uge, men det er intet Steds faldet Befragterne videre vanskeligt at skaffe sig Tonnage, hvorfor Raterne heller ikke er undergaaet Forandringer af væsentlig Betydning. Fra Sortehavet og Azoff, som for en halv Snes Dage siden laa temmelig matte, tog Begæret efter Baade igen noget til, og en lille Stigning har fundet Sted, navnlig fra Azoff, for Avgust Tonnage, men for 2den Halvdel af September og senere Lastning holder Befragterne sig gennemgaaende tilbage, hvilket Rederne for den Sags Skyld ogsaa gør, og Resultatet er, at der for de senere Terminer ikke sluttet ret meget. Med Tørnen paa nogle af Sortehavspladserne har Forholdene forværret sig, og i Odessa og Nikolajeff har Baade maattet vente indtil 8 Dage, inden de har kunnet faa Last. Den Slags gør et kedeligt Skaar i Fortjenesten. Fra Amerika noteres Ndt flere Laster, og navnlig er der nogle Redere, som venter sig en Del af Bomuldstransporterne. Befragtningerne er allerede begyndt, men Rutebaadene tager jo en meget betydelig Part af Bomulden, hovedsagelig fra Galveston og New Orleans, og efterhaanden som Ruterne Antal tiltager, og Baadenes Dimensioner vokser, bliver det vanskeligere og vanskeligere at anbringe de almindelige Lastbaade. Ogsaa Atlanterhavspladserne begynder at komme med i Rutebaadsudviklingen, og vi ser saaledes, at et mægtigt tysk Selskab nu vil aabne en ny Linje mellem Savannah og Bremen navnlig med Bomulden for Øje, og her vil det atter gaa ud over Lastbaadene. Der er dog ingen Grund til at frygte for, at disse sidste skal blive kørt fuldstændig ud, der-til er der et alt for stort Marked i Nordamerika, men Tendensen gaar decideret i Retning af de faste Linjer. For Østersøens Vedkommende, det Marked, der absolut er det vigtigste for den danske Tonnage, fordi den langt overvejende Del er beskæftiget her, da viser Træfragterne ikke megen Forandring, og kun rent undtagelsesvis sluttet der til under Konference Fragterne, men for Korn er Tendensen afgjort svagere. Riga og Libau tager yderst lidt Korntonnage, og fra St. Petersborg, som for et Par Uger siden fragtede saa umaadelige Masser af Korn, har det ikke været muligt at placere en prompt Baad. Fra 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis London eller Rotterdam gik Fragten gradevis ned til 1/ for prompt Lastning, men pr. September noteres der nominelt 1/3; andre Pladser i Forhold hertil. Det er dog ikke udelukket, at en pludselig Stigning kan indtræde; man har flere Gange tidligere set Overraskelser af den Art fra Petersborg.

Det østlige Marked er i en utilfredsstillende Tilstand. Bombay sluttet en enkelt ganske prompt Baad til 11/6 udsøgt Havn, men pr. September betales kun 10/6 og fra Kurrachee 12/ à 12/6. Calcutta har betalt 17/6 Jutebasis til Dundee. Risfragterne uforandrede; der sluttet lidt til 17/6 à 18/3 O. C. pr. September. Java stille paa Basis af 22/6 Sukker til U. S. eller Evropa.

Sortehavet, Azoff etc. udfoldede en Del Aktivitet, og Raterne er gennemgaaende bedre end for en Uge siden, men der synes igen at være Tegn til en mattere Stemning. Fra Odessa, Nikolajeff etc. har store Baade kunnet betinge 9/3 til udsøgt Havn, derimod har mindre Størrelser ikke været begæret og har ikke kunnet opnaa mere end 10/ N. C. Kustendje har betalt 9/ à 9/3 L. H. A. R. og Sulina 9/6 pr. primo September, 6 d. ekstra Hamburg. Fra Azoff sluttet der livligt til 10/6

à 11/ „any“, 6 d. mere Hamburg, og for en 4,700 Tons Baad betales 12/ til Danmark, 12/3 to, 12/6 3 Lossehavne, ligeledes primo September. Donauen tager kun yderst faa Baade, og der opnaas næppe over 11/6 N. C. for „handy“ Tonnage.

Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse. Der har fundet et jævnt normalt Antal Befragtninger Sted til omtrentlig samme Rater, som betales i forrige Uge, og vi skal blandt Befragtningerne nævne 8/ Dødvægt for Esparto og Fosfat Bona/Boness, 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aberdeen, 10/3 pr. Ton Byg Benghazi/U. K., 11/6 Erts Huelva/U. S. med „free despatch“. For Bomuldsfrø fra Aleksandria noteres 7/6 til London eller Hull. For Erts fra Bilbao har der været sluttet til 5/ Rotterdam eller Middelbro, 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/6 Newport, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff.

Nordamerika noterer nogle flere Laster til omtrent uforandrede Rater, og da Tonnage ikke udbydes i nogen overdreven Mængde, navnlig ikke for ganske prompt Lastning, er det ikke udelukket, at vi kan faa en lille Stigning at se. Kornlaster er der endnu kun faa af; der betales for en stor Baad pr. Januar 2/3 fra Baltimore til udsøgt Havn, 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, 2/6 Kjøbenhavn eller Aarhus. For Stykgods fra New York til La Plata samt for Petroleum i Kasser til Østen er der lidt Begær til omtrent uforandrede Fragter. Der noteres 19 Cents til Shanghai, 20 Japan (én Havn), og 15 Cents betales til Aleksandria. Bomuldsbefragtningerne er nu ved at tage deres Begyndelse, og der sluttet hovedsagelig fra Savannah, som har taget Baade til 28/ à 28/9 pr. September/Oktober. Fra Golfen sluttet kun faa Baade, og det er hovedsagelig Tømmerbefragtninger, som har fundet Sted. Der betales 85/ fra Pensacola til 2 Havne Englands Østkyst, 77/6 til Greenock, 80/ Gulfport/Rotterdam. Paa Netto Charter betales næppe over 10/ fra New Orleans eller Galveston til U. K. eller Kontinentet. De kanadiske Træpladser viser kun ringe Aktivitet, men Tonen er fast. Der blev i den forløbne Uge placeret ikke saa faa Baade i Maanedsfragt, og Begæret er fremdeles ret godt.

La Plata Markedet lavede lidt op og sluttet en Række Baade pr. September til 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men Begæret er flovet noget af de sidste Dage, og det er tvivlsomt, om 17/6 nu kan gentages. En 4,500 Tons Baad akcepterede 17/ pr. September, og 16/9 er gjort pr. Avgust.

Østersøen er nærmest en Smule mattere i Øjeblikket, men muligvis er det hele kun midlertidigt, thi der noteres ikke saa faa Laster endnu, og naar Petersborg tager fat igen med at fragte for Korn, muligvis understøttet af Reval og Libau hen i September Maaned, vil Raterne uden Tvivl fæstne sig igen. Fra Petersborg har der for prompte Partier været sluttet helt ned til 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, men pr. September vil der antagelig kunne betinges 1/3. Fra de andre russiske Havne er der næsten intet Korn ud over nogle Smaalaster fra Libau. Der har været lidt Hør i Markedet fra Riga, hvorfor der er betalt 20 Frcs. til Dunkerque. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa. Fra Memel og Danzig noteres 6/3 for Sleepers til Grimsby, 6/9 London, og for Korn fra Königsberg 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam. Træfragter fra Botten er som sagt ret rigeligt til Stede, men da der paa den anden Side ikke er nogen følelig Mangel paa Baade, er Raterne gennemgaaende ikke meget over de ved Konferencen fastsatte.

Kulfragterne holder sig gennemgaaende paa samme Niveau som for en Uge siden. Til Østersøen er de fremdeles meget usle, og der sluttet fra Østkysten rask væk til 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kronstadt, 3/9 à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Riga, 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 3/9 Lübeck, 4/ Stockholm, 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> første Klasses dansk Havn, 3/6 Bilbao, 5/3 à 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Genua, 5/9 Marseille, 6/ Smyrna, 5/ Port Said. For specielle Størrelser betales 4/9 Hobro (650 Tons), 4/3 Kiel (1,000—1,400 Tons), 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Memel (900 Tons), 4/3

Horsens (800 Tons), 4/ Landskrona (900 Tons). Fra Cardiff har der sidst været betalt som følger: 4/3 à 4/9 Stockholm, 4/4 $\frac{1}{2}$  Stettin, 4/6 à 4/7 $\frac{1}{2}$  Lissabon, Frcs. 6 $\frac{1}{2}$  Marseille, 6/6 Barcelona, 5/ à 5/1 $\frac{1}{2}$  Aleksandria, 4/7 $\frac{1}{2}$  à 4/9 Port Said, 10/6 à 10/9 Colombo, 8/9 à 8/10 $\frac{1}{2}$  La Plata, 10/9 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Efter de sidst modtagne Efterretninger synes Høsten i Nordtyskland ikke at være saa tilfredsstillende, som man kunde ønske, og i Omegnen af Stettin ser det ikke meget gunstigt ud; nogen bestemt Mening kan man dog endnu ikke have. I Rostock synes der i de sidste Dage at herske nogen Stilstand, som forhaabentlig ikke bliver langvarig. Høsten i Danmark synes derimod omtrent overalt at tegne til at blive rigtig god.

ab Kønigsberg synes Fragtmarkedet at være usædvanlig godt, naar man tager Aarstiden i Betragtning; i Følge de sidste Noteringer derfra bydes 12 Mark for Rugbasis til Danmark, Sydsverrig; til Gøteborg, Sundsvall 6 à 7 Mark pr. Ton Benmel, Gefle Havre 6 à 7 Mark samt til Tyne Telegrafstænger 10/ à 11/ pr. load.

ab Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg staar det omtrent helt stille, og der vil næppe blive noget af Betydning derfra, førend den ny Høst er tjenlig til Afskibning, antagelig om en 14 Dages Tid.

ab Stettin uforandret. Der noteres gammelt Jærn Gefle 4 à 4 $\frac{1}{2}$  Mark, Luleå 90 Pf., Kønigsberg 45 Pf. pr. F. Cement.

ab Rostock. Som nævnt synes det lidt roligere fra denne Plads; de sidst ankomne Skibe derfra har 3 Mark til Sundhavn, 3 $\frac{1}{2}$  Mark Danmark, som vel vil være at opnaa endnu for Skibe, som er bestemt dertil med Ladning.

ab Sydsverrig noteres til Uleåborg Egebark 10 Kr. pr. Ton, samt Gadesten til Hamburg 4 $\frac{1}{4}$  Mark, Stettin 3 $\frac{1}{2}$  Mark, Rotterdam 5 Mark pr. Ton; til Wismar eller Stettin Bloksten 4 $\frac{1}{4}$  à 4 $\frac{1}{2}$  Mark; til Bremen Kantsten 5 Mark, samt Birkebrænde til Kjøbenhavn 3 $\frac{1}{2}$  Kr., Klintebjerg 4 $\frac{1}{2}$  Kr. pr. Favn.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været meget flovt, men til Gengæld ogsaa meget faa fragtsøgende Skibe; der blev blandt andet sluttet Bomuldsfrøkager til Als 3 $\frac{1}{2}$  Mark, Lübeck Ammoniak 3 Mark.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.:* Er en Skipper pligtig at betale Omkostningerne ved en Tandudtrækning hos en af Mandskabet?

En Skibsfører.

*Sv.:* Efter Sølovens § 90 maa Skibet formentlig anses som forpligtet til at afholde Udgifterne ved en Tandudtrækning hos en af Mandskabet.

## Fra Sø og Land.

Ved Marstal Navigationsskole er afholdt Eksamen i Dagene fra den 7. til den 11. ds.:

Til den almindelige Styrmandseksamen indstilledes 7 Elever, af hvilke 6 bestod Eksamen. 1 Elev indstillede sig til og bestod Sætteskipperprøven.

Det engelske „Trinity House“ har fornylig ladet afholde Forsøg over Undervands-Klokkesignaler ved North Goodwin

Fyrskib. Der benyttedes Apparater fra Submarine Signal Company, Boston. En Signalklokke paa 150 Pund med tilhørende Anslagshammer af 100 Punds Vægt, blev sænket ned fra Fyrskibet til en Dybde af 20 Fod, og paa Dampskibet, hvorpaa de Indbudte befandt sig, var der anbragt Lydmodtagere, en paa hver Side, 5 Fod under Vandfladen, som blev sat i Forbindelse med Traad til et Telefonapparat i Bestiklukafet. Allerede ved de første Lyde hørtes disse under Dækket om Bord i Dampskibet, idet Skroget her ved den korte Distance fungerede som Modtager. Forsøgene faldt meget gunstigt ud, idet man paa Dampskibet kunde høre Signaler fra Fyrskibet i indtil fem Miles Afstand.

Ny Havn ved Faaborg. Faaborg Byraad har d. 18. ds. vedtaget Anlægget af en ny Havn ved Faaborg. Udgifterne anslaaes til c. 250,000 Kr.

Efter hvad „Hamb. Nachr.“ erfarer, har Bestyrelsen for Aktieselskabet „Blohm & Voss“ i Hamburg besluttet straks at paabegynde det planlagte Anlæg af en Flydedok med en Drægtighed af 35,000 Tons.

3-mastet Skonnert „Agent Petersen“, Kaptajn Frederiksen, af Marstal, der fornylig er ankommet til Antwerpen fra Fray Bentos, har paa Rejsen i meget høj Sø truffet den italienske Bark „Mathilde“ i synkende Tilstand. Det lykkedes efter store Anstrængelser at faa bjærget Mandskabet. Barken var paa Rejse fra Fort Liberti til Havre.

Flensborg Skibsbygningssselskabs Tilsynsraad og Bestyrelse vil paa den forestaaende Generalforsamling slaa, at der udbetales en Dividende af 4%, og at der tages 200,000 Mark af Dispositionsfondens til Forhøjelse af Afskrivningerne. („Børsen“.)

Den engelske Regering har allerede for nogen Tid siden gennem sin Gesandt i Stockholm henvendt sig til det svenske Udenrigsministerium om at opnaa en Sikkerhedslovgivning for at forhindre ulimiteret Dækslastning af Tømmer paa svenske Skibe, der sejler med Trælaster til England, idet der henvises til Bestemmelserne i „The Merchant shipping act af 1876“, som forbyder engelske Fartøjer at sejle med Trælaster paa Dækket i Vinterhalvaaret fra 1. November til 15. April.

Gøteborgs Handelskollegium har nu, i Følge „Børsen“, afgivet en Betænkning i Sagen, gaaende ud paa, at der kan være Anledning til at opnaa en Revision af europæiske Lovregler paa dette Omraade, der stiller Landene og alle Nationers Skibe ens, uden at man dog mener det nødvendigt at gaa saa langt som til et absolut Forbud mod al Dækslast af Tømmer om Vinteren. Der udtales Mulighed for særlige Regler for tunge og lette Træsorter, ligesom man ogsaa i visse Tilfælde mener at kunne nøjes med moderate Højdebestemmelser i Stedet for fuldstændigt Forbud.

## Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 431 Havarier mod 417 samme Maaned i Fjor, deraf 304 Dampskibe, 127 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 133, Sammenstød 137, Anløbning af Nødhavn 33, Maskinskade 51, Is 1, Ild 24, haardt Vejr 30, forskellige Aarsager 21, sunket 1. Ialt 65 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 64 samme Maaned i Fjor, deraf 18 Dampskibe, 47 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 32, Sammenstød 11, Is 1, Ild 5, forsvundne 5, kæntræt 1, sunkne 9, Kondemnation 1.

Kronprinsesse Louise, Barkskib af Fanø, er paa Rejsen fra Isla Blanco til Gent indkommet til Valparaiso med en Del Skade paa Rigning og Lødning. Skibet maa reparere.

Aurora, Skonnert af Kkarø, har, paa Rejsen fra Hjemstedet til Odense med Trælast, været paa Grund paa Gjedser Rev. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Gjedser for Undersøgelse.

Wilhelm, Jagt af Stettin, kom, paa Rejsen fra Hjemstedet til Aarhus med Smedejærn, paa Grund paa Tunø Røn. Svitzers har assisteret Skibet flot, tætmed Lækagen, som det havde erholdt, og indbugseret det til Aarhus.

Anna, Skonnert af Rudkjøbing, har paa Rejsen fra Kristiania til Hjemstedet været i Kollision med svensk Fiskekutter „Eideren“ ud for Frederikshavn. Kutteren fik en Del Skade og maa reparere, hvorimod Skonnerten ikke fik større Skade, end at Rejsen kunde fortsættes.

Constantin, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Aalborg til Frederikshavn kollideret med russisk Skonnert „Morgenroth“ paa Limfjorden. Skonnerten, der laa til Ankers, fik Klyverbommen afrevet, hvorimod Damperen ingen Skade tog og fortsatte Rejsen.

Johanne, Barkskib, af Marstal, er under Bugsering fra Bannmouth til Coleraine, kommet paa Grund paa en Sandbanke ved Bannmouth. Skibet, der har Damper-Assistance, trækker lidt Vand; det antages, at Skibet kan komme flot ved Højvande.

Oscar, Skonnert af Ahrensburg, er, paa Rejsen fra Libau til Nykjøbing F. med Oljekager, kommen paa Grund paa Albuén.

Montana, Fiskekutter af Esbjerg, ført af Skipper M. Jensen af Sønderho, er den 15. ds. totalt forlist paa Horns Rev. Mandskabet reddede sig i Motorjollen. Kutteren var forsikret.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft løb d. 19. ds. en stor Damper af Stablen. Skibet, der er bygget for en af Sverrigs største Skibsredere, siamesisk Generalkonsul Axel Johnsen i Stockholm, døbt af Generalkonsul, Kammerherre Berencreutz, og fik Navnet „Kronprinsessan Victoria“. Afløbningen overværedes af Gesandten, Kammerherre Trolle og Legationssekretæren, Friherre Barnekow; den forløb udmærket, og Skibets Færdiggørelse forceres nu saaledes, at det kan paabegynde sin Fart om c. 8 Uger. Det skal benyttes i en med Statsunderstøttelse planlagt Rute Göteborg—Kjøbenhavns Frihavn—la Plata og er forsynet med en Mængde tekniske Ny-Indretninger, lige som der er taget særligt Hensyn til Mandskabets Opholdsrum om Bord.

En ny Damper af samme Størrelse er under Bygning paa Værftet til samme Rederi.

Barkskibet „Casma“, tilhørende Skibsreder P. N. Wintther i Nordby paa Fanø og for Tiden liggende i Havre, er den 17. ds. solgt til Italien for en Pris af £ 1,100. „Casma“ er bygget i Liverpool i 1869 af Jærn og maaler 669 Reg-Tons Brutto og 591 Tons Netto.

## 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 22. August.) Arno, Strubberg, afgik fra Malaga 21. August. — Adolph

Andersen, Schubert, passerede Brunsbüttel 20. August for Kjøbenhavn-Anvers. — Algarve, Borries, ankom til Alicante 21. August. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 21. August. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersburg 19. August. — Antwerpen, Madsen, ankom til Libau 21. August. — Arkansas, Petersen, afgik fra Newcastle 21. August. — Axelhus, Skow, ankom hertil 21. August. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Riga 14. August. — Beira, Lunge, afgik herfra 19. August. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Palermo 19. August. — Christian IX, J. Wiencke, ank. til Pillau 22. August. — Dagmar, Larsen, ank. hertil 21. August. — Douro, Mortensen, afg. fra Windau 21. August. — Ella afg. herfra 19. August. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 20. August. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 19. August. — Garonne, Kromann, afgik herfra 18. August. — Georgios I, Sørensen, ankom hertil 16. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Nicolajstad 19. August. — Jolantha, Simonsen, ankom til Anvers 20. August. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 18. August. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 11. Aug. — Kiew, Christiansen, ank. til Anvers 18. Aug. — Kursk, Gommesen, ank. til Libau 21. Aug. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 3. August. — Loire, Craignou, afgik herfra 15. August. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 15. August. — Maja ankom hertil 21. August. — Morsø, Jacobsen, ankom til Trondhjem 22. August. — Moskov, Meldahl, ank. til London 20. Aug. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Newcastle 19. August. — Nishnij Novgorod, Harder, passerede Holtenau den 17. August for Libau-Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, passerede Holtenau 22. Aug. for Anvers-St. Petersburg. — Oscar II, Hempel, ank. til New-York 20. August. — Omsk, Jonsen, passerede Brunsbüttel 21. August for Riga-Dunkerque. — Perm, Christensen, afg. fra London 19. August. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 13. August. — Rita, Schibbye, ankom til Genova 20. Aug. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 11. August. — Thyra, Fischer, ankom til Riga 19. Aug. — Tiber, Bech, afgik fra Oporto 19. August. — Valdemar, Johnsen, ankom til St. Petersburg 16. August. — Viking, Rasmussen, ankom til Reval 18. August. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 13. August. — United States, Wulff, afgik fra New York 16. August. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 20. August. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 22. August for Libau-Anvers. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Norrkøping 22. Aug. — Vadsø, ankom til Stettin 20. August. — Hittfeld, ank. til Liverpool 18. August. — Ellen, ankom hertil 21. August. — Mercur ank. hertil 15. August. — Livadia, Andersen, ank. hertil 21. Aug. — Activa ankom hertil 22. August. — Laura, Gøtchse, ank. til Leith 18. August paa Rejse til Island. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Leith 21. Aug. Formiddag paa Rejse til Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 21. August, best. til Rotterdam. — Frode, Meyer, ank. til St. Petersburg 18. August — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Hull 16. August, best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Uleåborg 22. Aug., best. til Rouen. — Erik II, A. S. Mahneke, ankom til St. Petersburg 21. Aug. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Blyth 17. August. — Knud II, Hansen, afgik fra Sunderland 22. Aug. — Skjold, Risø, ank. til Kronstadt 18. Aug. — Danmark, P. L. Petersen, afgik fra St. Petersburg 18. August, bestemt til Rouen. — Ragnar, Holst, ank. til St. Petersburg 18 Aug. — Magnus, C. A. Schmidt, afg. fra St. Petersburg 16. August, best. til Rotterdam. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Kronstadt 22. Aug. — Svend II, Jensen, ank. til Rouen 22. August. — Harald, Hveysel, ankom til Haukipudas 21. August.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afgik fra Dieppedalle 22. Aug. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Rouen 22. August. — Ulf, Huus, ankom til Kronstadt 19. August.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 19. Aug., best. til Hull. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Kronstadt 10. August. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Burnt-island 21. Aug. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra St. Petersburg 16. August, bestemt til Leith. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 17. Aug. — Excellence Pleske, Thorsøe, afgik fra Sunderland 21. August, best. til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 17. August. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Shanghai 4. August. — Peter Berg, Petersen, afg. fra Kronstadt 14. August, best. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Sunderland 21. August. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Hartlepool 16. August, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 12. Aug., best. til Dunkerque.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, afgik fra Riga 19. August, best. til London. — Ansgar, Madsen, afgik fra Riga 20. August, bestemt til Dunkerque. — I. N. Madvig, Hahn,

afgik fra Blyth 17. August, best. til Kronstadt. — Hamlet, Reese, afgik fra Hull 18. August, best. til Reval. — Helge, Olsen, afgik fra Finland 19. August, bestemt til Anvers. — Rolf, Olsen, afgik fra St. Petersborg 18. August, bestemt til Rotterdam. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afgik fra Finland 20. August, bestemt til Rotterdam.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Rostock 21. Aug. — Kamma, Löffler, ankom til Antwerpen 18. August. — Helga, Risø, ank. til Grangemouth 15. August. — Martha, Christensen, afg. fra Rouen 22. August. — Elna, Rathje, afgik fra Norrkøping 22. Aug. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Stugsund 21. August. — Simone, Jørgensen, ank. til Rouen 22. Aug. — Jeanne, Lagesen, ank. til Hernøsand 20. Aug.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Kronstadt 16. Aug. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Esbjerg 20. Aug. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Riga 18. August, best. til Manchester. — Nordsoen, Gram, ankom til Sundsvall 20. August. — Nexos, Basse, afg. fra Esbjerg 19. August, best. til Leith. — Nora, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 20. August, bestemt til Rokkala Koskis (Finland. — Cito, P. Nielsen, ankom til Landskrona 20. August. — Napoli, Christensen, afg. fra Hernøsand 20. Aug., best. til Oberbourg. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Sundsvall 18. August, best. til Le Havre. — Dagmar, Hansen, afg. fra Methil 18. Aug., ankom til Esbjerg 20. Aug. — Neptun, Knudsen, afgik fra Stettin 19. August, bestemt til Haparanda. — Nerma, K. Nielsen, ankom til St. Brieux 17. August. — Alfa, Iversen, afgik fra Haparanda 20. Aug., bestemt til Newhaven.

**Jylland.** Karen, Eriksen, ank. til Kronstadt 21. August.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Ghent 17. August. — Normannia, Erichsen, ankom til Rotterdam 19. August.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, ankom til Dordrecht 17. August.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Burntisland 16. August, ank. til Stettin 20. August. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 16. August. — Britannia, Jensen, afg. fra Kronstadt 17. August, ankom til St. Petersborg 18. August.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 20. Aug., best. til West Hartlepool. — Carbonia, Winckler, ankom til Stettin 20. August. — Estonia, Dam-Larsen, ankom til Torneå 17. August.

**Dan.** Fionia, Hansen, ankom til Delfzyl 17. August. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Norrkøping 18. Aug., ank. til Furuegrund 20. August.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Riga 21. August, bestemt til Ghent. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Petersborg 17. August. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Kemi 15. Aug., best. til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Petersborg 21. August. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kemi 17. August, best. til Rouen. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Bona 18. August, best. til Hamburg. — Kronborg, Sørensen, afg. fra Søderhamn 22. August, best. til Alexandria. — Rosenborg, Schultz, ank. til Riga 18. August. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Lødingen 21. August, best. til Rotterdam. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Riga 17. August, bestemt til Ghent. — Søborg, Fischer, afgik fra Rotterdam 21. Aug., bestemt til West Hartlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Hull 19. August.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Chantenay 17. Aug. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Petersborg 16. Aug., best. til Terneuzen. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Petersborg 20. Aug., best. til Rotterdam. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kronstadt 16. August. — Skodsborg, Schultz, ank. til Kemi 19. August. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Petersborg 17. August, best. til Rotterdam. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Petersborg 15. August, best. til Antwerpen. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Petersborg 16. August, bestemt til Emden.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Bona 12. August, bestemt til Stettin. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Aarhus 21. August, best. til Christinestad. — Kallundborg, Lund, afg. fra Burntisland 18. August, best. til Kronstadt.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Riga 19. August, best. til Ghent.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra St. Petersborg 18. August, best. til Rotterdam. — Helene, Jensen, ankom til Kronstadt 17. Aug. — Agnete, Sørensen, ankom til St. Petersborg 18. August. — Hermia, Petersen, ankom til Swinemünde 16. August. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 19. Aug., best. til Rotterdam. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kotka 19. August, bestemt til Ostende. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Kiel 19. August, bestemt til Burntisland. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 19. August,

bestemt til Newcastle. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 20. August.

**Det østasiatiske Kompagni.** Vestindisk Afdeling. St. Croix, Berg, ank. til Kjøbenhavn 20. August. — St. Jan, Rambusch, ankom til Antwerpen 20. Aug. — St. Thomas, Prah, ankom til Habana 15. August. — St. Domingo, Koch, ankom til Galveston 14. August.

**Æro.** Energi, Nielsen, ankom til Kolding 16. August. — Enigheden, Svane, ank. til Kjøge 21. August.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Frederikshavn. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Wiborg 19. August. — St. St. Blicher, Albertsen, ank. til Wiborg 17. August. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Burntisland 22. August. — G. Kock, Jørgensen, ligger i Ypila. — Hans Tausen, Klaaborg, ventes til Neufahrwasser 23. August. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Wiborg. — Peter Willemoes, Clausen, ligger i Aarhus. — N. F. Høffding, van Deurs, ligger i Svendborg. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra Helsingør 20. Aug. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger paa Tyne. — I. D. S. Adolph, Fenger, ligger i Ghent. — Alfred Hage, Ellekilde, ligger i St. Petersborg. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Libau.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra St. Petersborg 20. August, bestemt til London. — London, Krogh, ankom til Wasklot 17. August. — Paris, Tholander, afgik fra Velzen 21. August, best. til Newcastle. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Stettin 22. August.

**Mercur.** Berlin, Bom, ank. til St. Petersborg 18. Aug. — Wien, Brink, ankom til Lübeck 21. August. — Roma, v. Thun, afgik fra Liverpool 19. August, best. til Demerara.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Hernøsand 18. August. — Clara, Villadsen, ankom til Bremen 19. Aug. — Kai, Kurtzhals, ankom til Horsens 21. Aug. — Erik, Steen, afg. fra Hull 20. August, best. til Kronstadt. — Svend, Christensen, ankom til Ghent 20. August. — Axel, Damm, ank. til Aalborg 17. August. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Landskrona 20. August. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kronstadt 16. August. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Petersborg 14. Aug. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Kbhvn. 22. August. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Wiborg 17. August, bestemt til Portsmouth.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ank. til Trångsund 21. Aug. fra St. Petersborg.

### Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Laura, Svarrer, afg. fra Gefle 13. August til West Hartlepool. — Mærdor, Mørch, pass. Hammerhus 14. August fra Sundsvall til Whitby. — Hans, Jensen, pass. Prawl Pt. 15. August fra Goole til Knyshna. — Embla, Jepsen, afgik fra Falmouth 15. August til Carenero. — Lenita, Clausen, afg. fra Hull 17. August til Malmø. — Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Iquique 19. August fra Newcastle N. S. W. — Kronprinsesse Louise, Jensen, indkom til Valparaiso 19. August med Søskade paa Rejsen fra Isla Blanco til Ghent.

**Fanø Senderho.** Killena, Pedersen, afgik 16. August fra Shields til Bahia. — Elisabetha, Fischer, afgik 14. August fra Liverpool til Gibraltar.

**Rønne.** Amalie, Nielsen, ank. til Swinemünde 16. Aug. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 16. August. — Freja, Bech, ank. til Svendborg 17. August. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Holtenu 17. August. — Nestved, Munch, ankom til Kiel 19. August. — Sigurd, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 19. August. — Gudmund, Borbye, ankom til Skive 21. August.

**Svendborg.** Dannebrog, Clausen, ankom til Pillau 14. August. — Union, Rasmussen, ankom til Dysart 15. August. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 15. August. — Jens, Eriksen, ankom til Kjørteminde 15. August. — Confidence, Mouritzen, ank. til St. Petersborg 16. August. — Boline Marie, Hansen, ankom til Harz 16. August. — Doris, Købke, ankom til Kjøbenhavns Red 16. August. — Martin, Hvenegaard, ankom til Swinemünde 15. August. — Althea, Skovgaard, ankom til Kjøbenhavn 16. August. — Roska, Carlsen, ankom til Køngsberg 16. August. — Fylla, Rasmussen, ankom til Fowey 16. August. — Mercur, Lund, ankom til Newcastle 16. August. — Minerva, Fuglsang, ankom til Fowey 16. August. — Lyø, Jensen, ank. til Amsterdam 17. August. — Neptunus, Jensen, ankom til Uleåborg 17. August. — Saga, Clausen, ankom til Port Leven 17. August. — Casper, Hansen, ankom til Antwerpen 17. August. — Fanny, Hansen, ankom til Kjøbenhavns Red 17. August. — Noah, Poulsen, ankom til Britonferry 17. August. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Fowey 17. August. — Grethe, Hansen, ankom til St. Valery 17. August. — Maagen, Jensen, ankom til St. Petersborg 17. August. — Ane, Jørgensen, ankom til Charlestown 18. Aug. — Leif, Andersen, ankom til Swansea 18. August. — Dan-

mark. Huusfeldt, ankom til Kotka 18. August. — Emanuel, Bentzen, ank. til Alblæsserdam 18. August. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Karlshamn 18. August. — Laura, Petersen, ank. til Longchester 18. August. — Tril-ton, Nielsen, ankom til Havre 18. August. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Raumo 19. August. — Flora, Sørensen, ankom til Swansea 19. August. — Slesvig, Hansen, ankom til Warkworth 19. August. — Iris, Hansen, ankom til St. Petersborg 19. August. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Treport 19. August. — Helge, Carlsen, ankom til Ørnskjöldsvik 19. August. — Ludvig, Larsen, ankom til Kings Lynn 21. August. — Martha, Hansen, ankom til Uleåborg 19. August. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til St. Petersborg 19. August. — Vesta, Poulsen, ank. til Gøt-eborg 21. August.

**Ærs.** Apollo, Albertsen, ank. 15. Aug. til Swinemünde. — Johanne, Stegmann, ankom 14. August til Stolpmünde. — Freya, Nielsen, ankom 14. August til Helsingfors. — Ellen, Hansen, afgik 18. Aug. fra Kbhvn. til Marstal — Fortuna, Schmidt, ankom 14. August til Kjøbenhavn. — Skirner, Rasmussen, afgik 11. August fra Glasgow til Skjelskør. — Hildur, Andersen, ankom 14. August til Havre. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. 14. August fra Archangel til Leith. Forældres Minde, Lauritzen, ankom 13. August til Swinemünde. — Poulina, Jørgensen, ankom 14. August til Kjøbenhavn. — Hamlet, Rasmussen, ank. 15. August til Bridfort. — De 8 Sæskende, Boye, afg. 14. August fra Kbhvn. til Oscarshamn. — Ruth, Eriksen, afg. 11. August fra Piteå til La Tremblade (Frankrig). — Brødrene, afgik 16. Aug. fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Marie, Hansen, ankom 15. August til Odense. — Amor, Hansen, ankom 17. August til Karlshamn. — Genius, Bastrup, ankom 17. August til Vanes. — Amor, Rasmussen, ankom 17. August til Råfsø. — Peter, Olsen, ankom 16. August til Libau. — Mathilde, Hansen, ankom 17. August til Faxe Ladeplads. — Zephyr, Hansen, afgik 1. August fra Onega til Littlehampton. — Hans, Boye, afgik 16. August fra Kjøbenhavn til Marstal. Eden, Petersen, ankom 16. August til Queenstown. — Haahet, Christensen, afg. 14. August fra Guernsey. — Marstal, Hansen, ankom 17. August til Pillau. — Anne, Frederiksen, ankom 18. August til Bridgewater. — Marthing, Friis, ank. 17. August til Binic. — Svip, Jensen, ankom 18. August til Risør. — Edmund, Philipsen, afgik 15. August fra Kjøbenhavn til Sønderborg. — Argo, Christensen, ank. 17. August til Trurø. — Fortuna, Schmidt, afgik 18. August fra Kjøbenhavn til Kastrup. — Rota, Hansen, ankom 18. August til Wasa. — Maren, Albertsen, ankom 18. August til Lovisa. — Johanne, Østermann, ankom 18. August til Brevik. — H. C. Grube, Swane, ankom 19. August til Archangel. — Saga, Jensen, ankom 12. August til Cayenne. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 18. August til Boness. — Skandia, Hay, ankom 18. August til Courseulles. — Marie, Friis, ankom 19. August til Lysekil. — Pauline, Jørgensen, ankom 17. August til Kjøbenhavn. — Hjalmar, Christoffersen, ankom 18. August til Drøbak. — Bølgem, Friis, ankom 21. August til Swinemünde. — Enigheden, Friis, ankom 18. August til Stolpmünde. — Freden, Andersen, ankom 20. Aug. til Faxe Ladeplads. — Mariane, Andersen, ankom 21. August til Memel. — Astræa, Rasmussen, ankom 18. August til Dundee. — Herkules, Bager, ankom 21. Aug. til Pillau. — Wilhelmine, Jensen, ankom 21. August til Hammerhavn. — Nielsine, Christensen, ank. 21. August til Svaneke. — I. Koefoed, Andersen, ankom 20. August til St. Nazaire, bestemt til Nantes. — Likka, Pedersen, ankom 18. Aug. til Kbhvn. fra Island. — Fredensborg, Kisby, ankom 21. August til Pauillac. — Niels, Jensen, ankom 20. August til Catmarthen. — Dannebrog, Folmer, ankom 21. August til Faxe.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrss Synsvide 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.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

**Kattegat. Jylland Ø. Svitringen.** Paa den S-lige Del af Svitringen er fundet en Palle med 18 Fod Vand 6,8 Kml. S. 67° Ø. fra Egense Forfyr, c. 200 Alen N. for Fyrlinjen. 56° 55' N. Br. 10° 31' Ø. Lgd.

**Farvandet Syd for Fyen.** Ved Opmaaling 1905 er paa Pottgrund, SØ. for Bjørnø, fundet kun 1 Fod Vand, og paa 20 Fods Pullen, 1/2 Kml. Ø. for Sidser-Odde, Faaborg-Fjord er fundet en mindste Dybde af kun 18 Fod.

## Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmarsund. Yttre Stengrund.** I Begyndelsen af September 1905 udlægges til Forsøg en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, c. 1 Kml. SØ. fra den sorte og hvide Vager ved Yttre Stengrund. 56° 9' 10" N. Br. 16° 3' 0" Ø. Lgd.

**Tyskland. Kleines Stettiner Haff.** Kahnen, der var sunket ved Baaketønden „Ostrepzin O“, er borttaget og Vragtønden inddraget.

**Fehmarn. Marienleuchte.** Taagesignalet ved Marienleuchte Fyr er atter i Orden.

**Schleisand.** Den 1ste September 1905 flyttes den hvide Spirtønde „Schleisand O“ med Ø-lig Topbetegnelse 6 Kbl. S. 14° Ø. hen i 6 Fv. Vand. 54° 40' 36" N. Br. 10° 5' 48" Ø. Lgd.

## Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Frederiksværn.** I Frederiksværns N.-Havn er paa Molens Fundament anbragt fire røde Pæle. Paa den yderste Pæl er tændt to grønne Lanterner lodret for hinanden. 58° 59' 50" N. Br. 10° 2' 55" Ø. Lgd.

## Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Nordsøen.** Den 1ste Avgust. 55° 24' N. Br. 2° 16' Ø. Lgd., Dogger Bank N.-Kant. Et Vrag med en Bramstang c. 4 Fod over Vandet.

**Norge.** Svinøen Fyr, Stat, viser nu To-Lyn hver 15 S. Flammens Højde: 148 Fod. Lysævnens: 19 Kml. Fyrbygningens Højde: 34 Fod. 62° 19' 40" N. Br. 5° 16' 30" Ø. Lgd.

Tørø Fyrlampe, Ullerøund, Farsund, viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 54° Ø., fri S. om Rosfjordskærene til S. 41° Ø., fri V. om Midtjordskær, rødt derfra gennem S. og V. til N. 77° V., fri N. om Fleskehella og fri S. om Bremerodden, hvidt derfra til N. 63° V., fri S. om Hestholmflua. Flammens Højde: 27 Fod. 58° 3' 0" N. Br. 6° 55' 40" Ø. Lgd.

Hjøringnes Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 7° Ø. gennem Ø. til N., rødt derfra til N. 20° V., fri V. om Eltrenes, hvidt derfra til N. 52° V., fri Ø. om Øvreflu, grønt derfra til N. 62° V. Flammens Højde: 61 Fod. 62° 21' 10" N. Br. 6° 7' 5" Ø. Lgd.

Havstenen Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 25° V., fri Ø. om Hogstensrevet, gennem S. til S. 1° Ø., fri V. om Nordtaren, rødt derfra til S. 65° Ø., fri N. om Stenvaagflua, hvidt derfra gennem Ø. til N. 82° Ø., fri S. om Valderø, grønt derfra til N. 70° Ø., fri S. om Skjongsflua, rødt derfra til N. 63° Ø., fri N. om Skjongsflua, hvidt derfra til N. 35° Ø., fri Ø. om Skjongholmen og V. om Ytterlandsflua, grønt derfra til N. 19° Ø., fri V. om Skjongholmgrunden, hvidt derfra til N. 11° Ø., fri Ø. om Giskegærdet, rødt derfra gennem N. til N. 31° V., fri Ø. om Molen ved Gidske, grønt derfra til N. 67° V., fri N. om den S-ligste Stage paa Giskerevet og fri N. om Kraaka, rødt derfra til N. 71° V., fri S. om Rauden og N. om Bjørneboen, hvidt derfra til N. 81° V., fri N. om Alnes, grønt derfra gennem V. til S. 86° V., fri N. om Vindsnes. Flammens Højde: 156 Fod. 62° 29' 15" N. Br. 6° 4' 10" Ø. Lgd.

Indvejen Fyrlampe, Vejholmen, Nordsmølen, paa Søndre Leiskær, viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra N. 4° V., fri Ø. om Langboen, gennem N. til N. 9° Ø., fri Ø. om Rauaskær og Nordre Leiskær, hvidt derfra til N. 12° Ø., fri V. om Skerpboen, Rønsøskærene og Bjørnboskær, grønt derfra til N. 52° Ø., fri S. om Rønsøskærene, Bjørnboen og Bjørnboskær, hvidt derfra til N. 60° Ø., fri N. om Yttre Langtareflu, rødt derfra gennem Ø. til S. 26° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. 63° 30' 35" N. Br. 7° 59' 20" Ø. Lgd.

I Titran Fyrlampe er den røde Vinkel over Stabfluene udvidet mod V. til S. 35° Ø., fri V. om Store Værse, i øvrigt uforandret.

Skanken Fyrlampe, Halten, viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 2° V., fri Ø. om Flesa, gennem S. til S. 6° Ø., fri Ø. om Gimsan, hvidt derfra til S. 45° Ø., fri V. om Ligholmtaren, rødt derfra gennem Ø. til N. 70° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. 64° 10' 20" N. Br. 9° 25' 0" Ø. Lgd.

I Turøen Fyrlampe er den røde Vinkel fra S. 53° V. til S. 76° V. forandret til grøn.

I Langedrognes Fyrlampe er indsat en grøn Vinkel fra den tidligere Lysgrænse N. 64° V. og S. efter.

**Tyskland. Weser.** Fra 4de til 8de September 1905 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses mod S. af Linjen Fort Langlütjen I og Fort Brinkamahof I, mod N. af Tønde F og 6 i det V-lige, Tønde V og 19 i det Ø-lige Far-



vand. Farvandet er frit fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande. Naar der skydes, hejses sort Flag paa Hoheweg og Meyersledge Fyrtaarne og rødt Splitflag paa Fortet, hvorfra der skydes. Dampere med rødt Flag paa Toppen eller forude ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Jade.** Fra 26de Avgust til 1ste September 1905 afholdes Sæmineøvelser i Jade. Pladsen begrænses mod V. af Wattet, mod Ø. af to mellem Tønde 16 og 17 liggende Fartøjer, hvoraf det ene er en Kran, der fører to Kegler med Spidsen fra hinanden og om Natten to grønne Lanterner vandret for hinanden. Man skal gaa Ø. om disse. Pladsen er spærret for al Sejlads. Desuden ligger ved Tønde T flere Fartøjer og Kraner med kendelige Signaler; de kan passeres paa alle Sider.

Fyrskibet „Genius Bank“ flyttes under Øvelserne, og en sort, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, udlægges mellem Tønde 18 og 19. Lystønde 16 kan være slukket. Anvisninger skal ubetinget følges.

**Fyrskibet „Borkum Riff“.** Gnisttelegrafering med Fyrskibet „Borkum Riff“ kan kun finde Sted fra Skibe i Nød.

**Holland. Zeegat van Terschelling.** I Stortemelk er Spidstønde Nr. 1 flyttet til 53° 19' 52" N. Br. 5° 0' 51" Ø. Lgd. i 27 Fod Vand; Spidstønde Nr. 1 a til 53° 19' 44" N. Br. 5° 1' 34" Ø. Lgd. i 23 Fod Vand; Spidstønde Nr. 2 med Kors til 53° 19' 27" N. Br. 5° 2' 33" Ø. Lgd. i 26 Fod Vand.

I Noordoostgat er Spidstønde Nr. 5 flyttet til 53° 22' 29" N. Br. 5° 6' 45" Ø. Lgd. i 34 Fod Vand.

I Slenk er en Spidstønde Nr. 1 a udlagt paa 53° 18' 57" N. Br. 5° 14' 53" Ø. Lgd. i 9 Fod Vand.

I Noordergronden er en grøn Vager med grønt Flag udlagt tæt V. for Vraget af Damperen „Otto“ paa 53° 24' 37" N. Br. 5° 6' 21" Ø. Lgd. i 9 Fod Vand.

**Zeegat van Texel. Schulpengat.** I Schulpengat er den mindste Dybde paa Inderbarren midtfarvands nu 20 1/2 Fod.

**England. Themsen. Gunfleet Sand.** Gunfleet Sand er tiltaget N. efter; der er 4 Fv. 1 1/2 Kml. S. 85° V. fra NE. Gunfleet Tønde, og mellem dette Sted og Tønden 4 à 4 1/2 Fv., og samme Dybder c. 1 Kml. SV. til V. fra det samme Sted. NE. Gunfleet Tønde: 51° 49' N. Br. 1° 25' Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Tréport.** Den 10de Avgust 1905 tændes paa Tréport V.-Mole et Fyr, der hver 10 S. viser To-Blink, Blink 0,70 S., Mørke 2,12 S., Blink 0,70 S., Mørke 6,00 S. Blinkene er hvide, naar Dybden er 21 Fod eller mere over Kortets Nulpunkt, ellers grønne. Lysevnen: 16 Kml. for hvidt, 11 Kml. for grønt Lys. Flammens Højde: 44 Fod. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

**Courseulles.** Det grønne, faste Fyr paa Courseulles Ø.-Mole brænder nu hele Natten. 49° 20' 18" N. Br. 0° 27' 23" V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Penmarc'h. Le Raguen.** Den sorte Baake med Cylinder paa Le Raguen er midlertidig borttaget. 47° 46' 22" N. Br. 4° 20' 0" V. Lgd.

**Gironde.** Fyrskibet „Talais“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Mount Desert.** Taagesignalet ved Mount Desert Fyr gives med en første Klasse Daboll Trompet.

**Portland Head.** Taagesignalet ved Portland Head Fyr gives med en første Klasse Daboll Trompet.

**Massachusetts. Cape Ann. Rockport Harbor.** En sort Stumpstønde Nr. 1 er i 9 Fv. Vand udlagt 50 Alen NV. for NV.-Enden af Bølgebryderen i Sandy Bay, ud for Rockport, og en sort Stumpstønde Nr. 5 i 11 1/2 Fv. Vand 35 Alen N. for N.-Enden af samme Bølgebryder.

**Boston Bay.** En sort og hvid Spirtønde med sort Bur er, til Brug ved Kapsejlds, udlagt i 40 Fv. Vand i Boston Bay, fra Eastern Point Fyr i S. 1° V. og fra Boston Fyr i N. 56° Ø.

**Boston Harbor.** Vraget af den 1/2 Kml. SØ. fra Boston Fyr sunkne Skonnert „Chromo“ er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Nantucket Sound. Pollock Rip Slue.** Vraget af den 1 1/16 Kml. S. 47° Ø. fra Fyrskibet „Pollock Rip Shoals“ sunkne Damper „Aransas“ er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Vraget af den i Pollock Rip Slue sunkne Skonnert „Nimrod“ er bordsdrevet og sandsynligvis drevet til Søs. Afmærkningen er inddraget.

**Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond Bølgebryder.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Great Salt Pond Bølgebryder, Block Island NV.-Side, lyser nu Horisonten rundt.

**Long Island Sound. Fishers Island. Race Rock.** Omtrent den 6te Avgust 1905 ombyttes Sirenen paa Race Rock med en tredje Klasse Daboll Trompet, der giver Stød af 3 S. Varighed med afvekslende 3 S. og 45 S. Pavse mellem Stødene.

**Delaware River.** I Delaware Bay er Tønderne, som var inddraget paa Grund af Fiskeriet, atter udlagt.

En Spidstønde, Tum Tønde Nr. 18 D, er udlagt 2 1/2 Kbl. Ø. fra Ridge Lystønde Nr. 17 ved Ø.-Kant af den 29 Fods gravede Rende, ved Skæringen af Listons og Baker Ledelinjer. Dredged Channel Midway Spirtønde Nr. 17 A og Reedy Island Spirtønde Nr. 17 B er ombyttet med Stumpstønder.

**South Carolina. Winyah Bay.** Den 12te Avgust 1905 forandres Belysningen i Winyah Bay saaledes:

South Island hvide, faste Fyr tændes paa en sort Baake, som staar i 2 Fod Vand ud for Øens N.-Ende, c. 3/4 Kml. NV. for Karantæne Stationen. Flammens Højde: 13 Fod. Holdt overet med Georgetown Fyr leder det til S.-Enden af Eastern Channel, som uddybes til 14 1/2 Fod.

Mosquito Creek Fyr Nr. 1 flyttes c. 4 1/2 Kbl. N. 51 1/2° V. hen i 11 Fod Vand til V.-Siden af Eastern Channel ved Bøjningen mellem den første og den anden Del af Renden, c. 1 3/10 Kml. N. 51° V. fra South Island Fyr.

Marsh Islands Fyr Nr. 3 nedlægges.

Marsh Islands røde, faste Fyr Nr. 0 tændes paa en rød Baake, som staar i 4 Fod Vand ud for Marsh Islands paa NØ.-Siden af Eastern Channel og ved Bøjningen mellem den anden og den tredje Del af den gravede Rende, c. 1 1/8 Kml. N. 21 3/4° V. fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1 ny Plads. Flammens Højde: 13 Fod.

**Charleston Harbor. Shem Creek.** Omtrent den 12te Avgust 1905 tændes et rødt, fast Fyr paa en Baake, som staar i 2 Fod Vand paa Ø.-Siden af Indløbet til Shem Creek, c. 1 Kbl. V. for Jernbaneselskabets Bedding, Mount Pleasant. Flammens Højde: 12 Fod. 32° 47' 9" N. Br. 79° 53' 2" V. Lgd.

**Georgia. Ossabaw Sound.** Ved Indløbet til Ossabaw Sound er følgende Tønder inddraget: Den lodret sribede Sea Tønde Nr. 0, den røde North Breaker Tønde Nr. 2, den røde Raccoon Key Spit Tønde Nr. 4, den sorte South Breaker Tønde Nr. 1, og den sorte Channel Turn Tønde Nr. 3.

**St. Catherines Sound.** I St. Catherines Sound er Afmærkningen forandret saaledes:

En lodret sribet Stumpstønde, Sea Tønden, mærket „St. C.“, er i 26 Fod Vand udlagt fra St. Catherines Island NØ.-Pynt i S. 84° Ø., og fra Ossabaw Island SV.-Pynt i S. 72 1/2° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 2, North Breaker Tønde, er i 12 Fod Vand udlagt fra St. Catherines Island NØ.-Pynt i S. 86 1/2° Ø. og fra Ossabaw Island SV.-Pynt i S. 71° Ø.

En lodret sribet Spidstønde, Channel Tønde, er i 15 Fod Vand udlagt i Midten af Løbet.

En sort Stumpstønde Nr. 1 er i 16 Fod Vand udlagt paa S.-Siden af Løbet i Medway River.

En rød Spidstønde Nr. 2 er i 10 Fod Vand udlagt paa N.-Siden af Løbet i Medway River.

En vandret sribet Spidstønde er i 11 Fod Vand udlagt ved Ø.-Enden af Middle Ground ved Indløbet til North Newport River.

Medway Spit sorte Stumpstønde Nr. 1 og Middle Ground røde Spidstønde Nr. 2 er inddraget.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Jamaica V. Grand Cayman. Georgetown.** I Georgetown er tændt et hvidt, fast Fyr. Det vises fra en 64 Fod høj Flagstang ved Domhuset, 1 Kbl. S. 24° Ø. fra Kirken. Flammens Højde: 74 Fod. Synsviddens: 10 Kml. 19° 17' N. Br. 81° 23' V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Gibraltar Stræde.** I September og Oktober 1905 ligger Opmaalingseskibet „Goldfinch“ paa Strækningen mellem Cape Spartel og Cape Trafalgar for at observere Strømmen. I den Anledning udlægges en Tønde paa forskellige Steder, og „Goldfinch“ kan være fastgjort i Tønden. Naar dette er Tilfældet, viser Skibet samme Signaler som Mærkeskibe for Vrag, nemlig to Balloner eller to hvide Lanterner under den ene Raanok og en Ballon eller en hvid Lanterne under den anden Raanok. Taagesignaler gives som Ankerligger med Kimen paa Klokkeren hvert Minut, og dersom det ligger i Sejlruten, tillige med et Kanonskud hver 10 Minutter.

Skibsførere advares mod at komme Skib eller Tønde for nær, da Undersøgelserne foretages i den almindelige Skibsfarts Interesse.

**Sicilien S.-Kyst. Pozzallo.** Den 20de Avgust 1905 tændes ved Pozzallo et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 23 S., Lys 18 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det lyser fra S. 66 1/2° Ø. gennem S. til S. 60° V. Fyret vises fra en graa Baake ved et hvidt Fyrhus. 36° 43' 35" N. Br. 14° 51' Ø. Lgd.

## Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Puerto Cortez, Honduras, er erklæret for smittet af gul Feber.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Avg. 1905. — Klareringsklausulen i Certepartier. — Løbende Arbejdsdage. — Notitser vedrørende Forholdene paa River Plate. — Literatur. — Bemandingsforholdene. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kbhvns 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  
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 Telt. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres  
solidt, hurtigt og billigt.

## For Herrer

som ønsker en elegant, solid og moderne Klædning, anbefales som Specialitet

ægteblaa fin helulds Cheviot.

Ima Kvalitet og enestaaende smuk og holdbar Farve. Skriv efter 5 1/2 Al. til en Klædning, som sendes portofrit for 15 Kr. fra

Viborg Klædevæveri, Viborg.

## Dampskibsfører,

som vil indskyde 8 à 15,000 Kroner dels som Aktier dels Prioritet i et Dampskib, 575 d. w., bedes straks indsende Billet Nr. „267“ med Kapitaltilbud til Bladets Kontor.

## 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.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn,  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42

## J. KOEFOED

Faxe Ladeplads  
Skibsbyggeri. Træskæveri.

## P. Schous

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

## 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.**

Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.

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



Taylor's  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Enc-Fabrikanten:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Enc-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## De private Assurandører lim.

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

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —86	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
Danmark.....		77 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	77	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	77
Carl.....		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Dannebrog.....		93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....		72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73
Urania.....	23 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —24	23 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	24
Union.....		80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....	104— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske.....	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		88	90
Nordsøen.....		26	34
Gorm.....		—	—
Torm.....		70	90
Inga.....		74	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97	101
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		97	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		145	147
Privatbank.....	123	123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	128	128	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	135	135	135 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....	119	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Burm. & Wain.....	97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Helsingørs Jærnsk.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
Sukkerfabr.....	166 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	166	166 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 22. August 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. August 1905.

Russiske Noter.....	
4 % Russiske Consols.....	
3 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	
5 % Mexikanske 1899.....	
5 % Rumænske Stats.....	
4 % — — 1890.....	

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 14,000, „Kbhvn.“ 22,000, „Dannebrog“ 24,000, „Danmark“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 92,000, „Hejmdal“ 6,000, „Østas. Komp.“ 100,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Foren. Dampsk.“ 108,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 24.—30. Avgust.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Falster] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen.  
 Til Horsens Slæbedamper og Lægter Eftm. Kun for Gods.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [Fylla] 5 Eftm.  
 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, anløbende Seierø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til London [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.  
 Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til St. Petersborg [Dagmar] Eftm. fra Toldboden.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Falster] 8 Morgen.  
 Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Göteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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).  
 Til Grenaa [Fylla] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Ebeltoft og Horsens [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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Stege, Kallehave og Præstø [Falster] 10 Aften.  
 Til Boston [L. P. Holmblad] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Fylla] 9 Form.  
 Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.  
 Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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 [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm., kun for Gods.  
 Til Samsø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 5 Eftm.  
 Til Göteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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 betaales 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>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b></p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betaales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd.</p> <p>Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering ufornøden.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel.</p> <p>Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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 Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> 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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodsvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lods- ses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkomne Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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 Jærnbansespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbansespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbansespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbansespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsevæker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkeres Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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 Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, 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.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903.  <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**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.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 28162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**W. B. Dick & Co.**  
(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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.

**Sandballast**  
leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

**EINAR MØLLER,**  
fhv. Styrmand,  
85, Sølvtorvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasses Huse.  
Varerne bringes overalt.  
Telf. 25,064.



# LANDMANDSBANKEN

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

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperer.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.  
Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.  
Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:  
**BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn**  
Telegram-Adr.: „Berglarsen“. Telefon 120.

## 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.

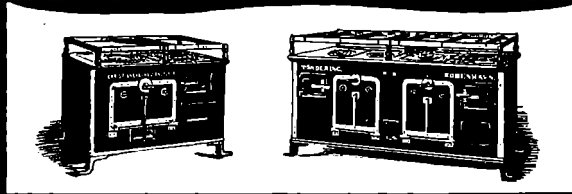
TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997



Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8001. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. August 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

## H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortøjet og uførtøjet Lager af Maskin- og Cylinderoilier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning, ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.



# Milkmaid

LARGEST SALE BRAND

# Milk

in the WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

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.

## 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.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

### Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordøjelsen skadelige Stoffer er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.” skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabriken »Ceres« fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KJØBENHAVN

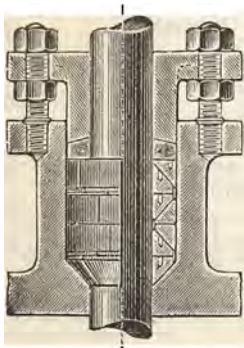
den eneste eksisterende Redningsbaad, som erabsolutsynkefri, selv om den er overfyldt med Mennesker. De forenede Staters Tilsyn med Dampfartøjer indrømmer til Eks. en 20 Fods Baad Bæreevne til 30 Mennesker imod 18 for en almindelig Redningsbaad af samme Størrelse. Naar den er slaaet sammen, indtager 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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kænre Baaden.

## 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.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

**S. FRIEDLÆNDER**

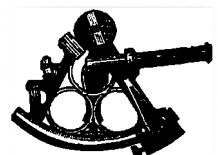
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

**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,  
Trædes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.  
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 31. August 1905.

Det er ingen Overdrivelse at sige, at den Dag i Dag danner Afslutningen paa en ganske enestaaende Periode i Det forenede Dampskibsselskabs Historie.

Thi netop saa meget ligger der i den korte Meddelelse, som Selskabet udsendte i Mandags gaaende ud paa, at Bestyrelsen d. 26. ds. har bevilget Direktør Brandt, der af Helbredshensyn har ønsket at fratræde sin Stilling, Afsked fra d. 1. September d. A.

Med skarpere Linjer end dem, hvormed Direktør Brandt har præget Det forenede Dampskibsselskab, kunde vel vanskelig nogen enkelt Mand præge et Foretagende af et saadant Omfang og med en saa vidt-forgrenet, mangesidig Administration. Hans store og overlegne Personlighed sporedes tydelig paa ethvert Punkt og ingen uden hans. Somme vil mene, og som det synes os ikke helt med Urette, at netop heri laa en ret væsentlig Fejl, fordi den Mand, der leder D. F. D. S., kun bør drage Hovedlinjerne for Selskabets Virksomhed og ikke, eller dog kun undtagelsesvis, fastslaa Detaljerne, selv om en kolossal Arbejdsævne maatte sætte ham i Stand til virkelig delvis at overkomme det. Det laa ikke for Direktør Brandt at skabe udpræget overlegne og selvstændige Mænd omkring sig; der var simpelthen ikke Plads til andre.

Strid har der stæde staaet om hans Navn, og netop i disse Dage vil ret naturligt alle hans mere indgribende Dispositioner paa ny blive taget op til Diskussion og Kritik, men herved maa ikke overses, hvorledes Forholdene var i D. F. D. S. umiddelbart før den Periode, til hvilken Brandts Navn er knyttet. Der trængtes visselig til den faste Haands Politik baade indadtil og udadtil, og hvem tør vel nu nægte, at det jo netop var den Haardhændethed, og vi kan gjerne sige Hensynsløshed, som karakteriserer Brandt, og som han saa ofte i Pressen og andre Steder har maattet høre ondt for, som skulde til for at faa Administrationen paa Fode. Et Selskab som D. F. D. S. ledes ikke med lutter Smil og Elskværdighed til alle Sider, og det maa vistnok uden Forbehold erkendes, at Brandts haarde Administration i flere Henseender har været ikke blot Selskabet, men dansk Skibsfart i det hele til Gavn.

Som en Fejl maa det mulig nævnes, at Brandt ikke formaaede at tilvejebringe det rette Forhold til Handelsstanden, hvad der for saa vidt er besynderligt nok, som han utvivlsomt sad inde med Egenskaber, som Handelsstanden kun kunde se paa med Sympati, hvad den vistnok iøvrigt ogsaa gjorde. Den egentlige Aarsag ligger dog, saa vidt vi kan se, deri, at Brandt, der var vant til at arbejde under ganske andre Forhold, havde en i sig selv ret forbavsende Mangel paa Kendskab til specielt danske Forhold og manglede den naturlige Ævne til at bringe sig i Harmoni med de Omgivelser, hvis Betydning for Selskabet det er utænkeligt, at han kan have overset.

Over den oversøiske Trafik, paa hvilken Brandt som bekendt først og sidst koncentrerede sin Opmærksomhed, er Tidspunktet maaske endnu ikke kommet til paa alle Punkter at fælde nogen endelig Dom, men om Ruten paa New Orleans, der spiller og vel navnlig har spillet en meget betydelig Rolle for Selskabet, kan det dog

med Sikkerhed siges, at den ikke er bleven ledet efter Principer, der var egnede til at sikre og bevare den Sympati fra Købmændenes Side, som dog i det lange Løb ikke vil kunne undværes. Hvad Arven efter Thingvalla Linjen angaar, da er Forholdene vel her mindre klare. Det har næppe været Brandts oprindelige Tanke, at den Udvikling, som her var paatrængende nødvendig, skulde foregaa netop i den Retning, som de tre store ny Baade paa denne Rute betegner — i alt Fald er der Ting, der tyder paa, at det fra første Færd var Meningen at følge det Spor, som Rederiet C. K. Hansen, der i halvandet Aar administrerede Linjen, ansaa for at være det rette. Efter denne Plan skulde Nyanskaffelserne nærmest være Baade, der i Henseende til Størrelse og Fart nogenlunde skulde svare til, hvad Østasiatisk Kompagni nu arbejder med. Hvorledes nu end Brandts første Syn paa Tingen har været, saa har han dog hurtigt, efter at D. F. D. S. definitivt havde taget Sagen i sin Haand, bestemt sig til at gaa den Vej, som senere blev fulgt, og med den mægtige Støtte i Ryggen, som han — maaske kun med Undtagelse af det sidste halve Aars Tid — stæde fuldt ud har kunnet regne med, vidste han ogsaa at sætte sine Planer igennem, om de end var kostbare og i sig selv bar Spiren til den Strid med udenlandske Selskaber, som da heller ikke er udeblevet. Men netop paa dette Punkt mener vi, at det er betænkeligt at fælde nogen endelig Dom. Lad nu ogsaa være, at der er bygget for dyrt, saa maa det dog erindres, at den hele Periode har været mer end vanskelig for Skibsfarten, om end navnlig for den fri Fart, og at den paagældende Linje har været forfulgt af en Række Uheld, der, hvor tydelige Spor de end maatte sætte i det finansielle Resultat, dog er ganske uden Forbindelse med selve Planen for Linjen og Spørgsmaalet om dennes Berettigelse. Indrømmes maa det vel ogsaa, at D. F. D. S. Stilling under de store Atlanterhavsstridigheder, som alene maatte foraarsage overordentlige Tab, var den korrektest mulige, og alligevel lykkedes det Brandt i en bestemt Retning at gøre ikke saa lidt ud af den vanskelige Situation. Vi ved jo nok, at den almindeligst udtalte Mening bryder Staven over Brandts Opfattelse af den danske Passagerlinje paa New York, men utænkeligt er det vel ikke, at denne Opfattelse blot skulde have været fulgt allerede langt tidligere, og hvad endelig Linjens Stilling i dette Øjeblik og i den nærmeste Fremtid angaar, da er, naar alt kommer til alt, den første Betingelse for en retfærdig Bedømmelse den, at kende de Vilkaar, paa hvilke Forliget med Hamburg-Amerika Linjen blev sluttet.

Det laa nærmest at antage, at Direktør Brandt, som Forholdene havde udviklet sig, vilde træde tilbage ved Udløbet af sin Funktionstid, og naar han i Stedet har valgt at gøre det nu, er der næppe Grund til at formode nogen anden Aarsag end det Helbredshensyn, som den ovenfor omtalte Meddelelse nævner, saa meget mere som det er almindelig bekendt, at Direktørens Helbred allerede gennem længere Tid har ladet meget tilbage at ønske. Vi skal ikke her komme ind paa nogen yderligere Karakteristik af Direktør Brandts Forhold til Det forenede Dampskibsselskab — det vilde nemlig hurtigt føre for vidt, saa vist som de allerfleste af de mange Træk, der maatte belyses, er vel egnede

til at fremkalde enten stærk Tilslutning eller hvas Kritik. Hans Spor hører til dem, der ikke udslettes den Dag, han er gaaet, og selv de fleste af hans Modstandere vil vistnok være tilbøjelige til at erkende, at hans Administration i mere end én Retning vil komme hans Efterfølgere til Gode — fremragende Mænd, der har haft Lejlighed til paa endnu nærmere Hold at følge hans Personlighed og Virksomhed, vil jo endog mene, at først under Forhold, der var langt større end Det forenede Dampskibsselskab nogensinde kunde byde, vilde Direktør Brandts Ævner og Egenskaber være kommet til deres fulde Ret.

Samtidig med Direktør Brandts Tilbagetræden har Professor Torp ønsket sig fritaget for sit Hverv som Bestyrelsens Formand, hvorefter Bestyrelsen til Formand har valgt Admiral A. de Richelieu, der foreløbig tillige har paataget sig Selskabets øverste administrative Ledelse.

Professor Torps Tilbagetræden vil imidlertid næppe kunne vække nogen Overraskelse, da han længe har ønsket sig fritaget for det betydelige Arbejde, som Stillingen paalagde ham, men efter eget Udsagn har følt sig forpligtet til at blive, saa længe Brandt var administrerende Direktør. Til Gengæld vil da Admiral Richelieu's Overtagelse af Ledelsen vække saa meget mere Opmærksomhed og Interesse, hvad enten denne Overtagelse, som Tiden vil vise, blot er rent midlertidig eller virkelig har en endelig Karakter.

Det vides om Admiral Richelieu, at han til sin Opgave medbringer store administrative Ævner og et vidt Syn paa Søfartsforhold, men hvilke Planer han maatte nære med Hensyn til Det forenede Dampskibsselskabs Ledelse, er i dette Øjeblik ubekendt for andre end ham selv og muligvis Selskabets Betsyrelse, og ethvert Forsøg paa at danne sig noget Begreb om, hvilke Udsigter der nu aabner sig for D. F. D. S., vilde paa det nuværende Stadium være ganske forhastet.

International Law Association, der i det store og hele arbejder jævnsides med Comité maritime international afholder Konference i Kristiania i Begyndelsen af September.

Blandt de Æmner, der vil blive gjort til Genstand for Behandling anfører vi: International Voldgift, Krigskontrebande, Neutralitet, Priseretter og internationale Prisedomstole, Forholdet mellem Befragter og Ladnings-ejer, Internationale Certepartier og Konnossementer, Om Konnossementindehaveres Forhold, Om Udvidelse af den internationale Jærnbankonvention for Forsendelse af Gods, Anerkendelse af fremmede Handelsselskaber i Tyskland og Fremmede Domme.

Toldgodtgørelse for Skibe i Norge. En Afgørelse, som var meget paakrævet for de norske Skibsbygningsværksteder, blev, i Følge „Norges Sjøfartstidende“ vedtaget i Stortinget d. 24. ds, nemlig de Lettelser, der blev tilstaaet for Skibe, der er byggede i Norge. Der har før været tilstaaet Værkstederne en mindre Toldgodtgørelse, men da Tolden efterhaanden er steget for de Rekvisita m. m., der tiltrænges til Dampskibene fra Udlandet, har denne Toldgodtgørelse været for lille. Det har fra Værkstedernes Side været ventet, at Godtgørelsen vilde være blevet sat noget højere, end den blev,

men det er dog en Tilfredsstillelse at se, skriver Bladet, at man i Stortinget har Øjnene oppe for, hvor nødvendigt det er at opbølge Industrien her i Norge.

Skibsmægler R. Schneider, Riga, meddeler os følgende:

Et af de største Skibsmæglerfirmaer anfører:

„Der er ingen Bedring fra D/B/B Pladserne. Derimod er der stadig mange Propsladninger i Markedet, og i de fleste Tilfælde er Befragterne villige til at betale over Konference Fragten“.

Propslaster er i Følge deres Certepartibetingelser af en saadan Beskaffenhed, at Rederne ikke burde røre ved dem paa sædvanlige Betingelser, selv til en Fragt, som tilsyneladende er god.

Som oftest fragtes Props herfra paa følgende Betingelser:

„Per Gothenburg standard delivered, custom caliper measure, steamer paying 1/3rd of measure costs, steamer to employ merchant's broker and stevedore at port of discharge“.

Naar Rederen, der har sluttet paa disse Betingelser, bliver bekendt med, hvad hans Damper har lastet resp., hvor meget mindre den har udleveret, vil han indse, at enhver anden Fragt er at foretrække for selv den bedste Propsfragt med hurtig Ekspedition.

Kaptajnen maa tegne for Stykketal, hvilket han ogsaa kan gøre ved Hjælp af en dygtig Tallyman, men burde aldrig tegne for Maal og leveret Standard.

Rederne bør, for at være helt paa den sikre Side, kun fragte pr. indtaget Gøteborg Standard, uden videre Forpligtelser end for Stykketal. Enkelte Firmaer her befragter saadan, og Laderesultaterne har altid været tilfredsstillende. Damperne lader mindst det samme Antal Gøteborg Standard Props, som St. Petersborg Standard Deals, og jeg har aldrig hørt om nogen Claim paa Lossepladsen. Paa den anden Side har der været Shortages paa op til 10% ved Befragtninger paa førstnævnte Betingelser.

Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise paa-tænker, som vi erfarer, at søge sin Aktiekapital, der nu andrager 1,200,000 Kr., udvidet til 1,800,000 Kr.

Denne Kapitaludvidelse staar i Forbindelse med flere af Selskabet truffne Dispositioner, hvoriblandt Anskaffelsen af to ny Bjærgningsdampere, af hvilke det ene, et stort Fartøj, skal bygges hos Burmeister & Wain og det andet af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

Med stor Interesse har vi gennemgaaet de af Hr. Navigationsskolebestyrer Neergaard indvundne Resultater

af en omfattende Række praktiske Loddeforsøg, der findes offentliggjort i „Dansk Søfartstidende“ for 17. August. Vel er det paagældende Materiale ingenlunde let at overse ikke mindst alene af den Grund, at dets Omfang er saa forholdsvis stort, men vi tager dog ikke i Betænkning at anse det for et i højeste Grad lønnende Arbejde for den, der ved sin Navigering anvender et eller flere af disse Apparater, nøje at gennemgaa de lange Rækker af parallelltløbende Forsøg og de meget træffende Kommentarer, hvormed Hr. Neergaard har ledsaget dem.

I flere forskellige Henseender afgiver disse praktiske Forsøg et værdifuldt Grundlag for Bedømmelsen saa vel af det enkelte Loddeapparats Ejendommeligheder som af de anvendte Instrumenters relative Værd; vi skal imidlertid her kun komme ind paa nogle ganske enkelte Punkter og da navnlig saadanne, som berører de af os foretagne Undersøgelser over moderne Loddeapparater. (Se „Dansk Søfartstidende“ for 19. Maj 1904.)

Ved vore Laboratorieforsøg, der ved velvillig Imødekommehed fra Marineministeriet og Sømnekorpsset foretoges paa dettes sidstes Værksteder paa Orlogsværftet, paaviste vi, at Dybdemaalere konstruerede efter det Princip, som ligger til Grund for den i Hr. Neergaards Forsøg omtalte Thomsons Dybdemaalere med tre samkvemhavende Rør og det senere Clausens Loddeapparat, var behæftet med ikke uvæsentlige Fejl paa Grund af Vandets Ævne til at opsuge Luft. Der blev herimod af Hr. Kaptajn Clausen gjort gældende, at den rent forsøgsvisse (empiriske) Inddeling, der anvendes ved Instrumenternes Forfærdigelse var en Garanti mod alle Fejl\*), der kunde skyldes Luftopsugning. For saa vidt denne Optagelse af Luft i den i Maalerøret indeholdte Vandmængde under alle Forhold var konstant, vilde nu ogsaa Sagen hermed have været i Orden, men desværre er Absorptionen i høj Grad afhængig af Temperaturen (saaledes at Vandets Ævne til at optage Luft stiger, naar Temperaturen falder), hvorfor denne Fejlkilde — hvad ogsaa vore Forsøg tydeligt nok udviste — ingenlunde lader sig justere bort.

Hvorvidt støttes nu vore Laboratorieforsøg af de foreliggende praktiske Forsøgsrækker?

Som Hr. Neergaard anfører, har det ikke kunnet lade sig gøre at stoppe Skibet for ved direkte Udmaaling af Lodlinen at finde de virkelige Dybder og derigennem Afgivelserne, og da dette gælder Hovedmassen af Forsøgene, maa vi for dennes Vedkommende nøjes med at holde os til en almindelig Oversigt, der, som fremhævet af Hr. Neergaard, viser, at Thomsons og Clausens Dybdemaalere i Reglen har angivet Dybden for stor. Men heri ligger allerede Overensstemmelsen; thi de angivne Vandtemperaturer ligger i Reglen en Del under den Temperatur, ved hvilken Instrumenternes Justering maa antages at have fundet Sted, og dette skulde netop efter vore Forsøgsresultater give for store Dybder. Ved en Forsøgsrække, foretaget paa Arsuk Fjorden i Grønland, har dog Forholdene tilladt en omhyggelig Udmaaling af den virkelige Dybde, og her bliver følgende en direkte Sammenligning mellem de praktiske Forsøg og Laboratorieforsøgene mulig.

Vore Forsøg viste, at Clausens Dybdemaalere ved en virkelig Dybde af c. 100 Favne og en Temperatur for henholdsvis Luft og Vand paa 18° og 4° viste c. 8 Favne mere, end naar Lufttemperaturen var 22° og Vandtemperaturen 18°. Ved samme virkelige Dybde

og Temperaturer paa henholdsvis 8½° og 0° finder Neergaard imidlertid, at Clausens Dybdemaalere viser 7 Favne for meget.

Nøjere Overensstemmelse kan vistnok vanskelig tænkes.

Et fuldstændigt, teoretisk og praktisk Bevis er saaledes ført for Rigtigheden af, hvad vi har fremsat om Fejlvisninger ved Clausens Dybdemaalere, men dette medfører atter en Konsekvens, som ikke maa overses. For tilstrækkeligt at klargøre denne skal vi tillade os at citere Hr. Neergaards Kommentar:

„For at jeg kunde danne mig et Overblik over de sandsynlige Fejl i de fundne Dybdeangivelser, har jeg for hvert Lodskud betragtet Middeltallet af de Dybder, som er angivne af Thomsons Rør samt Rungs og Clausens Dybdemaalere som den sandsynlige Dybde, og sammenlignet denne med de enkelte Dybdeangivelser“. Vi skal ikke her opholde os over den sjensynlige Mangel ved denne Bestemmelse af den sandsynlige Dybde, saa meget mere som Hr. Neergaard selv gør opmærksom paa, at den anvendte Metode kan medføre, at en Dybdemaalers Angivelser synes behæftet med en Fejl, som den slet ikke har, men naar det nu er fastslaaet ved vore Laboratorieundersøgelser og d'Hr. Funders (Se „Dansk Søfartstidende“ for 26. Novbr. 1903) og Neergaards praktiske Forsøg, at Clausens Maaler viser for meget, naar Vandtemperaturen er under Instrumentets Justeringstemperatur, saa er der ogsaa leveret Bevis for, at Neergaards „sandsynlige Dybder“ er sat for højt, allerede fordi Clausens Apparat har været medbestemmende ved Fastsettelsen. Heraf følger, at Fejlvisningerne for Clausens Dybdemaalers Vedkommende er større, end man efter Neergaards rent foreløbige Betragtning maatte forudsætte.

Det er derimod alt andet end sikkert og, som det vil ses af det følgende, snarest usandsynligt, at Rungs Batometer har vist for lidt.

Hr. Neergaard har selv fundet, at der ikke kan være Tale om Indtrængning af større Vandmængder i Maalekamret, naar dette holdes opad, men mener, at smaa Mængder kan fortættes af Vanddampe, naar Luften sammenpresses. Regning giver imidlertid for en Dybde af 100 Favne og en Temperatur af 10° en Fejl ved Fortætning, der i alle Tilfælde vil være mindre end 0,02 Favne og i Reglen vistnok betydelig mindre. Det meste af dette Vand og rimeligvis alt vil paany fordampe under Ophalingen, saa at Fejlen ikke i kendelig Grad vil høbe sig op gennem flere paa hinanden følgende Lodskud, men selv om man forudsætter, at intet Vand fordampede under Ophalingen, saa vilde der dog ad denne Vej først efter 50 Lodskud fremkomme en Fejl paa 1 Favne.

Mindre Dybder vil give forholdsvis endnu langt mindre Fejl, og lavere Temperatur vil have samme Indflydelse, men alle Fejl af denne Natur er selvsagt absolut betydningsløse.

Ganske vist angiver nu Hr. Neergaard i sine Resultater, at Rungs Batometer i Reglen har vist for ringe Dybde, men naar det erindres, hvad der ovenfor er sagt om Bestemmelsen af den sandsynlige Dybde, saa nødes man til at erkende, at Rungs Angivelser i alt Fald maa ligge nærmere ved den virkelige Dybde, end det tilsyneladende er Tilfældet. Alt i alt maa vi derfor nærmest betragte vor tidligere fremsatte Formodning om, at Fejlvisninger ved Rungs Batometer skyldes tekniske Mangler, som bekræftet ved de anførte Forsøgsresultater, og kan derfor blot vedblivende hævde, at dette Instrument, der synes principielt uangribeligt, bør gøres til Genstand for en indgaaende eksperimentel Undersøgelse.

August Krogh,  
Dr. phil.

Emil Krogh,  
Navigationslærer.

\*) Ved Siden heraf fremkom Hr. Kaptajn Clausen ganske vist med en Række Indvendinger mod vore Forsøgsmetoder og Udtalelser om Absorptionsforhold og andre tilmed ganske elementære fysiske Spørgsmaal, der vel stod i Forbindelse med det af Kaptajnen konstruerede Loddeapparat, men som vi her ikke skal trætte med atter at komme ind paa, da de alle udelukkende tjente til at fastslaa Kaptajn Clausens absolute Mangel paa Kendskab til og Forstaaelse af de forholdsvis simple fysiske Forhold, der ligger til Grund for Clausens Loddeapparat.

## Om Vestkysthavnesagen\*).

Uddrag af en Redegørelse i „Den tekn. Foren. Tidsskrift“ af Ingeniør H. C. Vogt for dennes Forslag til Tilvebringelse af en Dækmole ved Jyllands Vestkyst samt af de af Vandbygningsdirektoratet derimod rejste Indvendinger.

Der kan ikke her ydes en historisk Indledning til den nuværende Fase i Vestkysthavnesagen, men kort og godt følgende: I Aaret 1903 proponerede jeg at omdanne Jærn- og Staal-skibe til Monier-Konstruktioner for ved Sænkning af saadanne at skaffe billige Bølgebrydere. En Forhandling desangaaende med Vandbygningsdirektoratet blev 1904 omdelt i Rigsdagssamlingen, og d. 4. Maj 1904 modtoges en Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder, hvori det bl. a. hed: „Ministeriet kunde finde det ønskeligt, at den af Dem (H. C. Vogt) fremsatte Tanke blev prøvet i Praksis. Forinden man vil kunne foretage videre i Sagen, maa man imidlertid ønske fra Dem at modtage et, eventuelt med fornøden teknisk Bistand — hvortil man ikke skal være uvillig til at afholde Udgiften — udarbejdet Projekt med dertil specificeret Overslag til en af et enkelt, c. 150 Fod langt, nedsænket Skib bestaaende Mole, tillige med Angivelse af det eller de Steder, hvor en saadan Mole hensigtsmæssigt kan lægges.“ —

I Henhold til Ministeriets Tilbud henvendte jeg mig til Hr. Ingeniør Lorenz, der udarbejdede en efter min Mening fortrinlig Skibs-Monierkonstruktion. (Se nedenfor). Det Materiel, en saadan Konstruktion fordrer, er aldeles ubetydeligt i Forhold til, hvad en almindelig Mole kræver, fordi Skibene ikke skal fyldes med Beton. Den armerede Betonmur langs Skibssiden gør nemlig Skibet mange Gange stærkere end et nyt Skib, bygget til højeste Klasse. Samtidig dermed indhentede Ingeniør Lorenz Tilbud fra Ingeniør- & Entreprenør-Firmaet Blom, Saabye og Lerche, der gav Tilbud paa Udlægning af et enkelt Skib i 2 Alternativer, henholdsvis paa 150 og 250 Fods Længde, og omdannede til Monierkonstruktion. Der forelaa altsaa nu et udarbejdet Projekt, som Ministeriet sendte videre til Hr. Vandbygningsdirektør Otterstrøm, hvorefter undertegnede modtog følgende Skrivelse fra Ministeriet:

„Under 25. August d. A. har Hr. Ingeniøren forelagt Ministeriet et af Dem i Forening med Ingeniør ved Kjøbenhavns Havn G. Lorenz udarbejdet Forslag til en nedsænket Jærnskip, forstærket ved en indvendig Betonstøbning. Efter at man i denne Anledning fra Vandbygningsdirektøren har indhentet den i Afskrift hermed følgende Erklæring, skal man tjenstlig meddele Dem, at Ministeriet efter det i denne Erklæring udtalte, maa nære Betænelighed ved at foretage det paatænkte Forsøg.“

Vandbygningsdirektørens Skrivelse dæmmede altsaa foreløbig op for den videre Udvikling af denne Metode, der vistnok er den eneste, hvorved man paa billig Maade vil blive i Stand til at skaffe dækket Ankerplads ved Jyllands Vestkyst for baade mindre og større Fartøjer.

Det kan maaske derfor nu være af Interesse at prøve Vandbygningsdirektørens Argumentation med nævnte Metode.

Ingeniør Lorenz' Tegning til Monierkonstruktionen har Vandbygningsdirektøren aldeles intet at indvende imod, og da den tekniske Side af Sagen danner Grundlaget for Projektet, er dette jo heldigt nok. Vandbygningsdirektøren vender sig derimod med desto større Kraft mod Sagens maritime Side, der nærmest falder under min Ressort, og den første Betænelighed er mod at varpe et Skib, der med armeret Betonstøbning stikker

17 Fod, ind paa en Vanddybde af 17½ Fod. Skibskyndige mener desuagtet, at den blide Maade, hvorpaa et Skib uden Fart tager Grunden i Magsvejr med rolig Sø, ikke vil genere det. Et Skib sejler jo endog undertiden med kun ½ Fod Vand under Kølen, og tager da stundom Grunden — endog under Fart — uden at beskadiges derved. I dette Tilfælde forudsættes jo oven i Købet, at Grunden først er undersøgt og eventuelt større Sten bortsprængt, hvor Skibet skal sættes.

Ved Heyst paa Belgiens Kyst, der ligger mindre udsat end Jyllands Vestkyst, har man benyttet hule Betonblokke, der transporteres flydende til deres Plads i Molen, hvor de nedsænkes og fyldes med Beton, hvorved hver Blok faar en Vægt af indtil 4,000 Tons. Mærkeligt er det iøvrigt, at saadanne Betonkasser, som Erfaringen viser, kan holde; men naar nu deslige uarmerede Betonkasser kan sejles hen og lægges paa Plads, hvor meget mere da Monier-Skibene, der er mere end 20 Gange stærkere.

Efter at nævnte Betonkasser er sænket, maa de fyldes med Beton, hvorved Materialforbruget, og som Følge deraf Bekostningen, bliver overordentlig, ogsaa fordi Arbejdet i aaben Sø er saa bekosteligt, da der i Aarets Løb kun er c. 50 Arbejdsdage. Monier-Skibene skal derimod ikke fyldes med Beton, hvorfor denne uhyre Bekostning spares, og da Skibene under Arbejdets Udførelse ligger i Havn, er der ingen Arbejdsstandsninger.

Ingeniør Lorenz proponerer, at Skibenes Dæk midtskibs skal naa op omkring 2 Fod over almindelig Vandstand, Stævnen kommer derved 6—7 Fod over almindelig Vandstand, men da Dybden paa en længere Strækning parallelt med Landet ikke er aldeles ens, og de omdannede Skibes Størrelse naturligvis heller ikke er ens, saa maa de forskellige store Skibe varpes ind paa de Steder, hvor de bedst passer, og sænkes der, jo mere uregelmæssigt et saadant kunstigt Rev bliver, des mere Energi tager det fra Bølgerne. Om Skibenes midtskibs, ved almindelig Vandstand, rager 0, 1, 2 eller 3 Fod op over almindelig Vandstand, er ogsaa uvæsentligt. Kommer de fleste af disse Skibes Midtparti — i Storm — under Vandet, gør dette heller ikke noget, da de let kan gøres synlige. Foruden Skibets egne Master kan man nemlig indsætte adskillige andre, hver forsynet med en Ballon paa Toppen og ragende 10—12 Fod op over Vandfladen; hver saadan Mast fastgøres naturligvis til selve Staalstroget ved stærke Staalstag, hvorved der paa denne Maade ligesom dannes en Skov af Master, hvorom der vil skabes Skum og Sprøjt i Kulingsvejr, tilmed er selve Braadet altid stærkt lysende om Natten.

Enhver erfaren Sømand og Fisker Verden rundt vil erklære, at hvor man i Storm og svær Sø kan faa Ankeret i Bund bag et Rev — selv om dette langt fra naar op til Havoverfladen —, dér frelses Menneskeliv, Fartøj og Ladning! Et kunstigt, synliggjort, undersøisk Rev er derfor tilstrækkeligt, og ogsaa det billigste; men der er den Fordel ved, at de sænkede Skibe — ved almindelig Vandstand — naar lidt op over Havfladen, at man eventuelt senere ved Efterbygning kan bevare deres øverste Dæk ved en Monierkonstruktion.

Endvidere skriver Vandbygningsdirektøren, at der vel ved Nedsænkning af et enkelt med armeret Beton forstærket Skibsskrog kan opnaas nogen Erfaring for, hvorledes et saadant vil være i Stand til at modstaa Bølgeslaget, og i hvilken Grad Havbunden paa det paa-gældende Sted maa beskyttes mod Paavirkning af Bølgeslag og Strøm, men at et enkelt nedsænket Skib hverken vil kunne give nogen Oplysning om, hvorvidt en ved Hjælp af saadanne Skibe tilvejebraagt, undersøisk Mole vil kunne give tilstrækkelig Læ for de indenfor denne opankrede Fartøjer, eller om, hvorvidt det vil være muligt at undgaa den Tilsanding, der vil være en Følge af, at de af Bølgeslag og Strøm fremførte Sandmasser aflejrer sig i Læ af Molen. Et Forsøg med et enkelt, nedsænket Skib paa det af Ingeniør Vogt og

\*) Af Pladshensyn har vi her kunnet give et ret sammentrængt Referat af, hvad der i Øjeblikket foreligger om Spørgsmaalet. Vi skal imidlertid ved første Lejlighed vende tilbage til hele denne Sag.



Ingeniør Lorenz dertil anviste Sted (Vorupør) vil, fordi det i Hovedsagen bliver resultatløst, utvivlsomt have til Følge, at Forsøget efterhaanden udstrækkes til Nedsænkning af flere og flere Skibe, uden at man formentlig derved opnaar andet end at skabe et kunstigt og for Sejladsen farligt undersøisk Rev, der vil gøre det betænkeligt at søge Landing paa den allerede af Naturen for Landing gunstige Kyststrækning, til hvis yderligere Udvikling i denne Retning der for Tiden med stor Bekostning opføres en Læmole.

Som Svar herpaa tjener:

Man behøver ikke at undersøge, om et kunstigt Rev som det her anførte kan skaffe Læ, thi dette véd man og bør vide gennem de mangfoldige Analogier fra Naturen, saa som fra Klipperev, Korallrev, Barrer, Revler etc.; det her omtalte kunstige Klipperev er jo tilmed kun til Dels undersøisk. Ikke heller drejer det sig jo her om Kajpladser! Uden for et saadant Klipperev har man de almindelige, trochoidale Havbølger, men inden for Revet er Bølgernes Natur derimod ganske forandret, de er der nærmest Dønninger, analoge med Dampskibs-Dønninger. Enhver over Revet indkastet Vandmasse fremkalder en Dønning, men da der er dybt inden for Revet og dertil Strøm, indses det let, at de indkastede Vandmasser bliver ubetydelige i Forhold til den store, strømmende Vandmasse mellem Revet og Land. Strømmen forøges paa Grund af de indkastede Vandmasser. Revet ligger c. 1,500 Fod fra Land, og fordelt i den store Vandmasse bliver Dønningerne for svage til at genere en Ankerligger. Naar Vandbygningsdirektøren endvidere fremhæver, „at Forholdene af Naturen er gunstige for Landing ved Vorupør“, saa vil enhver Fisker dersteds erklære, at dette netop skyldes Tilstedeværelsen af et undersøisk Rev, og netop det Rev, hvorpaa den nuværende Mole med saa stor Bekostning bygges. Skønt nævnte Rev i Storm ligger c. 15 Fod under Vandet, brydes dog Bølgerne derover og taber derved saa meget i Energi, at Landing paa Kysten dersteds gøres lettere. Imidlertid er det jo netop disse fatale Landinger i Brændingerne, som for enhver Pris bør undgaas.

Da de over det kunstige Rev indkastede Vandmasser som nævnt forøger Strømmen indenfor og fremkalder Oscillationer i Vandmassen, der afficerer Bunden, saa bliver der ikke Tale om Tilsanding. Nej! Det gaar sandelig ikke saa let at skabe Landdannelse paa Jyllands Vestkyst; en anden Sag er det, hvis det kunstige Rev laa ganske tæt ved Landet, inden for inderste Revle, saa vilde der skabes Tilsanding, hvorved Kysten rimeligvis vilde blive bedre beskyttet end ved Høfder, men saa langt fra Land, som Talen her er om, specielt ved Pynterne Hanstholm eller Sandnæshage, bliver der næppe Tale om Tilsanding. Efter de Oplysninger, som Vandbygningsdirektøren iøvrigt har givet om Bundforholdene ved Vorupør, synes Stengrunden der ikke at være saa paalidelig som ved Hanstholm; dette sidste Sted foretrækkes ogsaa af Entreprenørfirmaet.

For at belyse Forskellen i Modstandsævne mellem Arbejder af Beton og Skibs-Monierkonstruktioner kan anføres følgende:

En stor Betonblok paa f. Eks. 50 Tons taber c. 22½ Tons af sin Vægt i Vand, og det er derfor kun med Trykket af de resterende 27½ Tons, at den skal modstaa at blive flyttet, og Kraften til at modstaa saadan Flytning bliver da kun en Del af disse 27½ Tons, sig 15 Tons, men der behøves ikke mere end 5 Nitnagler eller en tynd Plade eller en Staalstang paa mindre end 2 Tommers Diameter for at holde lige saa meget. Bølgerne trækker ikke let Staalpladerne over i selv et udrangeret Skib, men rokker derimod Skibet for Bølgeslaget, kan det tilsidst slides og bankes i Stykker. Omdannet til Monierkonstruktionen bliver selv et udrangeret Skib mange Gange stærkere end et nyt Skib, bygget til højeste Klasse, og for deslige Konstruktioners Durabilitet er der jo Erfaring; kun bør Konstruktionens Vægt hindre

den fra at blive rokket. Man behøver vel iøvrigt næppe at ængste sig for, at Fartøjer af „Amalienborg“-Typen, der fyldt med Sand, ja endog blot med Vand, vejer over 5,000 Tons, skulde blive rokkede; specielt Vand er dog et saare billigt Fyldemateriel fremfor Beton.

Med Hensyn til Vestkysthavnesagen har vi endnu her hjemme handlet særdeles uklogt, thi Vesterhavets Fiskeri udnyttes af andre lige for Næsen af os, fordi den kolossale Kyststrækning fra Skagen til Esbjerg endnu henligger næsten som en øde og gold Ørk, medens man ved at skaffe et passende Antal Ankerpladser vil kunne forvandle denne nu øde Strækning til en frodig Arbejdsmark.

De Læmoler, der nu bygges omtrent vinkelret ud fra Kysten, kan ikke yde Dækning for Ankerliggerne, og det var jo kun, fordi Dækmoler parallelt med Kysten blev saa overordentlig dyre, at Havnekommissionen nødsagedes til at opgive disse, men dog maatte gøre noget; derfor blev Læmolerne byggede, og eventuelt kombinerede med Dækmoler, der nu ikke længere kan afvises af Hensyn til Kostbarheden, kan Læmolen jo blive til Nytte.

I Følge Overslag fra Firmaet Blom, Saaby & Lerche koster Udlægning af et Skib paa 250 Fods Længde paa omtrent 17½—18 Fods Vanddybde 110,000 Kr. En Mole paa 4,000 Fods Længde vil i Henhold dertil koste 1,760,000 Kr., eller i Betragtning af det større Arbejde rimeligvis 1,600,000 Kr.; med eventuelt dertil knyttet Arbejde: Ledefyr, Anlægsbroer, Stenkastninger etc. maaske 2,000,000 Kr.; men Dækmoler, bygget paa almindelig Vis, vil koste omtrent 5 Gange mere.

*Uddrag af en Skrivelse af 24. August 1904 fra Ingeniør G. Lorenz til Ingeniør H. C. Vogt.*

Efter Aftale har jeg ikke alene behandlet Udlægningen af et c. 150 Fod langt Skib, saaledes som forespurgt af Ministeriet for offentlige Arbejder, men har desuden udarbejdet et Projekt for et Skib paa c. 250 Fods Længde, som vil kunne udlægges paa større Dybde, hvor Molen i flere Henseender vilde være til mere Nytte.

Med Hensyn til Valget af Stedet for Udlægningen har jeg fulgt Deres Anvisning paa Stranden ud for Vorupør, hvor der er fast Undergrund.

Det forekommer mig heldigst, at Skibet laa med sit Dæk c. 2 Fod over daglig Vande for at kunne yde den tilstrækkelige Læ under en Paalandsstorm med c. 7 Fods Højvande; Molen vil i saa Tilfælde optræde som undersøisk. For imidlertid at kunne faa de vægtige Beton-Forstærkningsmure solide nok, og da der vanskelig lader sig foretage nogen større Betonstøbning, efter at Skibet er sænket, kommer Skibet, lastet med Betonstøbningen, til at ligge meget dybt, saaledes at den yderlige Synkning, som fremkommer ved Skibets Sænkning til Bunden, i Forbindelse med det Stykke, Skibet vil komme til at arbejde sig ned i det øverste, blødere Lag, inden det naar den faste Undergrund, tilsammen vil bevirke, at den foreslaede Højde af 2 Fod over daglig Vande fra Dækkets Overkant kun vil kunne tilvejebringes ved Skibets Ender med en noget mindre Dybde hen over Midten for „Amalienborg“-Typens Vedkommende, medens hele Agterskibet af et Skib af „Nordsøen“-Typen vil komme til at ligge endnu højere.

Inden Sænkningen foretages, maa alt opstaaende — undtagen Master — over Hoveddækket fjernes.

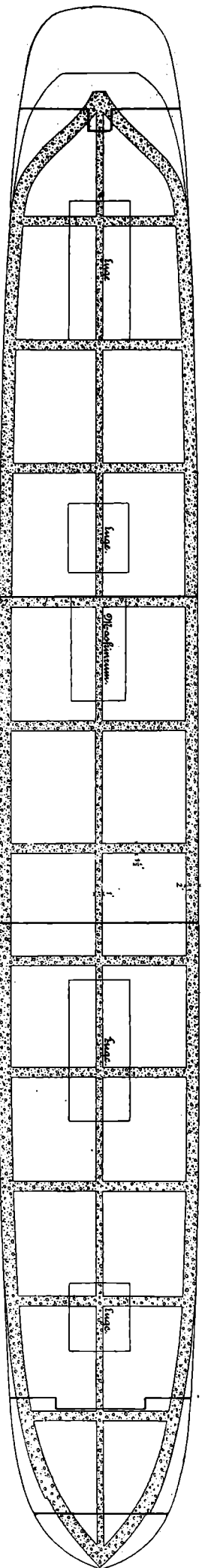
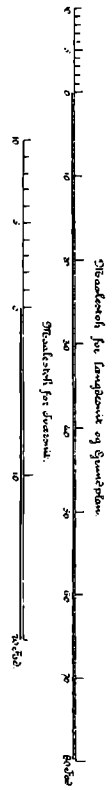
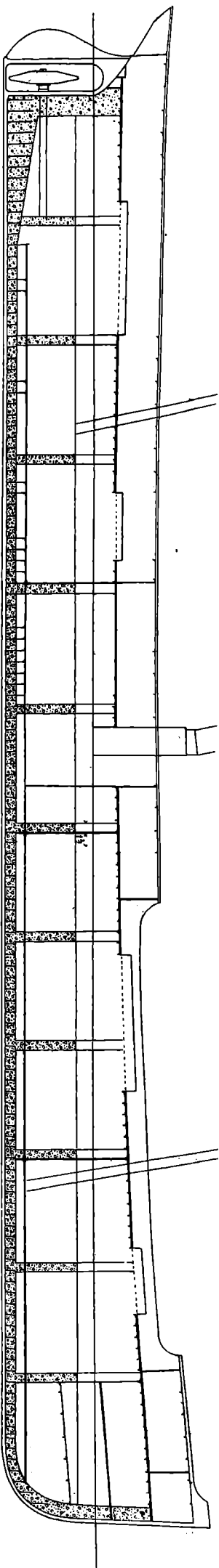
De indvendige Afstivningsmure er konstruerede med aftagende Højde ind mod Skibets Midte, saaledes at de, naar Dækket er rustet væk og sønderslaaet, ikke er saa udsatte for Søens Paavirkninger.

Efter at Skibet er sænket, fyldes det med Sand for at forøge Egenvægten og danne passivt Modtryk for Søens Slag mod Betonvæggen. Naar Dækket ad Aare forsvinder, vil vel en stor Del af Sandet skyldes væk, men Bunden af Skibet vil formentlig stadig holde sig fyldt.

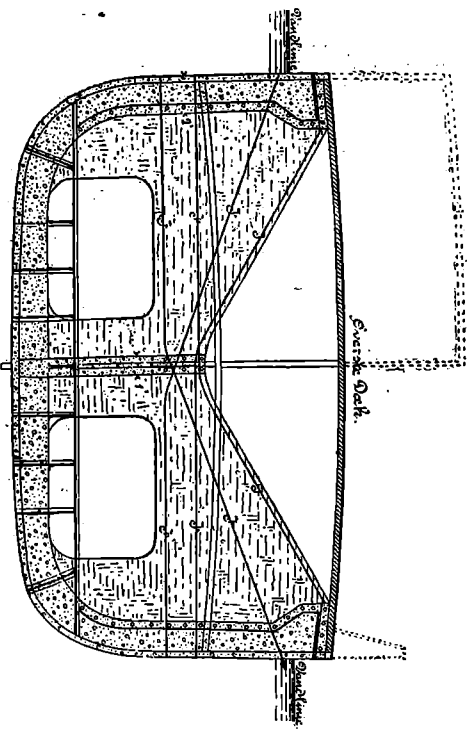
Der er i det foreliggende Projekt gaaet ud fra, at den faste Undergrund er tilstrækkelig stærk til at kunne

**Dampskibet "Amalienborg" Typen.**

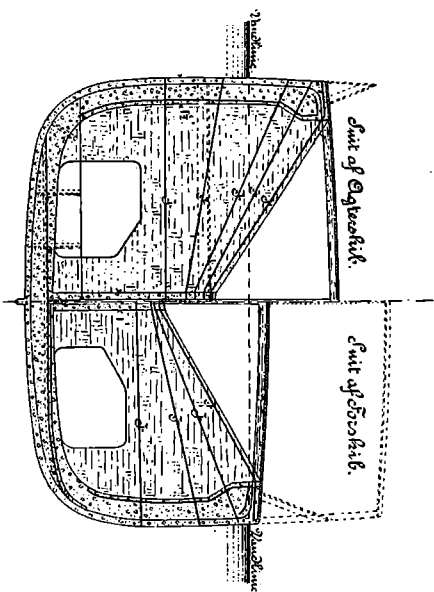
Længde 248 Fod, Bredde 32 Fod, Dybde 18 Fod, Let Vægt med Maskine 1060 Ts.,  
 Let Vægt uden Maskine 985 Ts., Laster 1800 Ts., paa 17 Fods Dybgang (inkl. Køl),  
 Laster 2150 Ts. paa 18-18 1/2 Fods Dybgang (inkl. Køl), Gross. Register Tons 1415,  
 Tonnage under Hoved-Dæk 102,500 cub. Ft.



Stævnet af "Amalienborg" Typen.



Stævnet af Dampskibet "Dorandow" Typen.



Længde 155 Fod 4 Tom.  
 Bredde 24 — 10 —  
 Dybde 13 — 2 —  
 J = Jærindlægg.

Kjøbenhavn, August 1904.

G. Lorenz.

modstaa Søens udhulende Virkning langs Skibets udadvendte Side. Skulde dette ikke være Tilfældet, vil man ved Undersøgelse heraf i Tide kunne udlægge et beskyttende Lag Betonblokke eller store Betonsække over Bunden.

Der er ej heller i Overslaget medregnet nogen Udgift til Afmærkning og Belysning af den ny Mole, som kommer til at ligge ret farligt for Sejladsen. To mindre Fyr i Land med Fyrlinjen faldende 150 Fod uden for Skibets ene Stævn vilde formentlig kunne danne den tilstrækkelige Afmærkning og Anvisning for Sejladsen.

Firmaet Blom, Saabye & Lerche, som udfører Læmolen ved Vorupør, har paa Grundlag af nedenstaaende Beskrivelser og Planer afgivet medfølgende Tilbud, hvoraf fremgaar, at Udlægningen af et c. 155 Fod langt Skib af „Nordsøen“-Typen koster 49,000 Kr., og af et c. 248 Fod langt Skib af „Amalienborg“-Typen andrager 111,000 Kr.

### Beskrivelse

for

*Udførelsen af en Dækmole paa Jyllands Vestkyst, bestaaende af et nedsænket Jærnskip, forstærket ved en indvendig Betonstøbning.*

Det her omhandlede Projekt er udført i tvende Alternativer, nemlig 1) for et 155 Fod langt Skib (af Dampskibet „Nordsøen“-Typen), og 2) for et 248 Fod langt Skib (af Dampskibet „Amalienborg“-Typen), i Overensstemmelse med nedenstaaende Beskrivelser og medfølgende Planer.

Alle angivne Maal er danske.

Man er gaaet ud fra to bestemte Fartøjer af en ældre Type, som man vil kunne vente at finde blandt de for Haanden værende, udrangerede Skibe. Købet vil nærmest kunne foretages i England, hvor der aarlig oplægges og ophugges et stort Antal af lignende Størrelser. Der vil ved Valget af Skibet være at tage Hensyn til selve Jærns krogets Styrke, og at det har en hensigtsmæssig Form.

Skibets Transport over til dansk Havn (Esbjerg eller Frederikshavn) eller til Kristianssand i Norge vil kunne iværksættes enten ved Bugsering, efter at Maskine og Kedler er løftet ud af Skibet i England, eller eventuelt ved egen Maskinkraft, hvis Maskinen endnu kan yde Tjeneste. I sidste Fald maa Maskine og Kedel fjernes stykkevis, da der ikke haves paa de nævnte Steder tilstrækkelig stor Kran disponibel. Hvilken Metode, der anvendes, afhænger af de for Haanden værende Forhold.

Der pilles alt ud af Skibet af Inventar, løse Dele og Træ, saaledes at der kun bliver tilbage selve Skibskroget af Jærn med Jærnskodder og Jærndæk. Skanseklædningen over Hoveddækket og alt derover opstaaende fjernes. Kun Masterne forbliver siddende i Skibet, og der anbringes ny Fastgørelser for deres Stag. Alle Aabninger og Luger forsynes med solide, af Planker med Jærnplader beslaaede Dæksler, som for de store Lugers Vedkommende forsynes med indvendige Forstærkninger. De indrettes til at boltes fast til Karmene.

Alle Jærnflader, imod hvilke Betonen skal støbes, renses omhyggelig for Snavs og løs Rust. Betonen støbes af Portlandcement, skarpt Grus og  $\frac{3}{4}$ " til 1" Granit-skærver i Rumfangsforhold 1:2:4. Der er regnet at at ville medgaa c. 11,600 Kbfd. Beton i Alternativ I „Nordsøen“ og c. 32,000 Kbfd. i Alternativ II „Amalienborg“. Betonen stampes omhyggeligt, særlig omkring det angivne Jærnet. Hvor Skibssiderne ikke indeholder 2 Jærnsplanter, hvormed Skibets Plader vil blive forankrede til Betonen, skal der anbringes Jærnankre i 2 Fods Afstand langs Spanterne. Disse Ankre kan dannes af en 2 Fod lang  $\frac{3}{4}$ " Rundjærnsbøjle, som føres

igennem et i Spantets indadvendte Flig boret Hul. Ligeledes skal der anbringes Ankre indstøbte i Tværvæggene, og som forbinder Jærnskoddet med Væggen. Dimensionerne af Betonvæggene fremgaar af Tegningerne. I Tværvæggene udspares forneden store Huller af Hensyn til Vægten. I Længdeskillevæggene vil ogsaa Udsparingen forneden kunne tilvejebringes, saafremt Betonen kom til at laste Skibet mere end beregnet.

Jærnindlægget anbringes som vist paa Tegningerne. De vandrette Stænger langs Skibssiden dannes af 1" Rundjærnsstænger, liggende i 10" Afstand, De lodrette Fordelingsstænger af  $\frac{3}{8}$ " Rundjærn lægges her ligeledes i 10" Afstand.

I Tværvæggene anvendes  $1\frac{1}{4}$ " Rundjærnsstænger eller gamle Tipvognsskinner af et lignende stort Tværsnitsareal. Der anvendes dobbelt Net, liggende i Ydersiderne.

I Længdevæggene anvendes ligeledes dobbelt Net af 1" Rundjærnsstænger.

Saa vel i Tværvægge som i Længdevæggene anvendes  $\frac{3}{4}$ " Rundjærnsfordelingsstænger i 12" Afstand.

Krydsninger sammenbindes overalt med uglødet Jærntraad.

Betonen er regnet at ville belaste de to Skibe saa meget, at de flyder henholdsvis paa 13 Fod og 17 Fod Vand.

Ved Midsommertid foretages Bugseringen af det færdige Fartøj med alle Luger tilskruede og tættede.

Nogen Afretning af Bunden vil der ikke være at foretage, men Stedet maa i Forvejen afmærkes ved skærende Sigter og udlagte Bøjer, og man maa ved Undersøgelse af Bunden forvisse sig om, at Skibet ikke kommer til at ride paa Midten eller ved Enderne paa nogen større Sten.

Naar Skibet er kommet paa Plads, sænkes det ved at indlade Vand gennem alle Ventilene. Haves daglig Vande under Sænkingen, vil denne kun blive  $\frac{1}{2}$  Fod, inden Skibet ligger fast paa Bunden.

Fyldning af Skibets Hulrum med Sand foretages derefter enten med Sandpumper eller med Baade.

## Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for September Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Det høje Tryk ved Azorerne er faldet lidt fra forrige Maaned, medens det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle Iagttagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoreale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af østlige Vinde mellem  $10^{\circ}$  og  $30^{\circ}$  V. Lgd. paa Ruten til New York og de hyppige ja i Grunden overvejende østlige og nordlige Vinde i udstrakte Dele af de amerikanske Færvande Nord for Kap Hatteras—Bermudas Øerne. „Northers“ forekommer allerede nu og da i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede i Færd med at vige tilbage mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsun ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	$\left\{ \begin{array}{l} 13^{\circ} 5 \text{ N. Brd. paa } 21^{\circ} 4 \text{ V. Lgd.} \\ 12^{\circ} 7 \text{ — — — } 26^{\circ} 4 \text{ —} \end{array} \right.$
SV. Monsun, Nordgrænse	$\left\{ \begin{array}{l} 9^{\circ} 9 \text{ — — — } 23^{\circ} 7 \text{ —} \\ 10^{\circ} 3 \text{ — — — } 27^{\circ} 1 \text{ —} \end{array} \right.$
SØ. Passat, Nordgrænse	$\left\{ \begin{array}{l} 3^{\circ} 9 \text{ — — — } 18^{\circ} 9 \text{ —} \\ 5^{\circ} 0 \text{ — — — } 27^{\circ} 1 \text{ —} \end{array} \right.$

Store Afvigelser fra disse Gennemsnitsgrænser kan dog forekomme i de enkelte Aar.

**Storme.** Trods Vejrets overvejende rolige Karakter tiltager dog Stormhyppigheden lidt paa Oceanet. Det paafaldende høje Procenttal (over 10 pCt.) paa 25°—35° N. Brd. 50°—55° V. Lgd. skyldes muligvis Orkanerne.

**Orkaner.** Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885 til 1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September, der sammen med Oktober kan opvise det største Antal Orkaner. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en meget frisk, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Kml. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taagehyppighedens Maksimum er overskredet med August. Nu træffer man hyppigst Taage til Øst for 50° V. Lgd. ved Østranden af Banken; Damperruten fører paa et godt Stykke midt derigennem. Syd for en Linje Kap Hatteras—Azorerne—Gibraltar findes næsten ikke Taage.

Is. Under sædvanlige Forhold er Dampskibsruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der indtil 16. August set mange Isfjælde uden for og i Belle Isle Strædet, og man maa gøre Regning paa at træffe Is der ogsaa i September. Fra New Foundland Bankerne er der i Avgust kun meldt Isbjerge fra Egne temmelig langt mod Nord, dog maa man stedse regne med, at disse kan naa ned til Storcirkelbuen til Kap Race eller endog til de forenede Damperruter.

## Strejkeklausuler.

(Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.)

Det er forbavsende at se, hvor ringe Beskyttelse Certepartierne yder Rederne i Tilfælde af Strejke, skønt vi lever i en Tid, hvor disse snart hører til Dagens Orden. Intet skulde synes rimeligere, end at en Reder kan hæve Kontrakten, naar der udbryder Strejke paa den Plads, hvor Skibet skal indtage sin Last. Er Skibet endnu ikke afgaaet dertil, bør Rederen selvfølgelig have Adgang til uden videre at betragte Kontrakten som ophævet og søge ny Beskæftigelse for Skibet. Er Skibet ankommet dertil, men fuld Last endnu ikke er indtaget, bør han uden Ophold kunne søge anden Fragt, thi det er jo ganske urimeligt at paatage sig en Forpligtelse til at lade et Skib med de betydelige Værdier, som det nu om Stunder repræsenterer, ligge paa ubestemt Tid paa en Lastepads med store Tab for Rederiet og ikke til nogen Fordel for Befragteren, som jo ikke kan have synderlig Interesse i, at Skibene bliver liggende, naar han ikke kan levere Last til dem. I al Fald er hans Interesse ganske underordnet i Sammenligning med de kolossale Tab, som et tvungent Ophold paa Lasteplassen, indtil Strejken ophører, kan medføre for Rederiet og ingen kan forudsige, hvor længe en Strejke vil vare. Den kan vare Dage, men den kan ogsaa trække ud i Uger eller Maaneder, og dog sætter Kontrakten ingen Grænse for den Tid, i hvilken Rederen er forpligtet til at lade sit Skib ligge og vente. Naturligvis vil en Reder under saadanne Forhold alligevel bryde Kontrakten, hvor han anser det for stemmende med sine Interesser, thi det Ansvar, han derved kan paatage sig overfor Befragteren, vil jo i mange Tilfælde være overskueligt og ubetydeligt i Sammenligning med det Tab, som Ophold paa Lasteplassen i en uoverskuelig Fremtid vil føre med sig.

Vi har netop i den senere Tid haft at gøre med en Mængde Strejke-Sager paa forskellige Steder, men specielt oppe paa Lastepladserne Nederkalix og Carls-

borg i Norrbotten. Rederne henvendte sig til os for at opnaa Erstatning, men vi kunde ikke udtale andet, end at intet Krav paa Liggedagspenge vilde kunne gennemføres, efter som Kontrakten udtrykkelig fritog Befragteren for Ansvar for Ophold, der var en Følge af Strejke. Rederne indvendte, at det ikke var nogen almindelig Strejke, hvortil imidlertid er at bemærke, at Certepartiet ikke forlangte, at det skulde være en almindelig Strejke, for at Befragteren skulde være ansvarsfri. Saa forsøgte de at indvende, at det var Afskiberne, der selv havde fremkaldt Strejken ved at nedsætte Lønnen; men hertil er ganske simpelt at sige, at der i Certepartiet ikke er gjort nogen Undtagelse fra Befragterens Ansvarsfrihed for det Tilfælde, at Strejken er foraarsaget, ved at Arbejdsgiveren nedsætter Arbejdslønnen.

I en anden Sag, som vi havde med at gøre angaaende en Strejke i en fransk Havn, mente Rederen at være berettiget til Erstatning, skønt Certepartiet indeholdt den sædvanlige Strejkeklausul, idet han henviste til, at der forelaa en regulær Boycotning af en Arbejdsgiver, hvortil imidlertid er at bemærke, at en Boycotning ogsaa er en Strejke, og at der ikke i Certepartiet var gjort nogen Undtagelse for det Tilfælde, at Strejken forløb som en Boycotning.

Rederne gør i det hele bedst i at komme til Klarhed over, at de under de Kontrakter, som nu akcepteres, har at sende deres Skibe til Lasteplassen, selv om Strejken allerede er udbrudt, at de har at lade Skibene ligge, indtil de faar Last, selv om Opholdet strækker sig gennem Maaneder, og at de ikke kan fordre en Øre i Erstatning for Opholdet. Denne rent meningsløse Tilstand kan kun forandres ved at indføre fuldt ud betryggende Klausuler i Certepartiet. Betydende er det at se, at baade Trælast Certepartierne fra Østersøen og Donau-Certepartierne m. fl. indeholder beskyttende Klausuler for det Tilfælde, at Is hindrer Frømkomsten til Lasteplassen eller Afgang derfra. I saa Fald kan som bekendt Rederen betragte Kontrakten som ophævet, og hvis der er Fare for ikke at komme ud paa Grund af Ishindring, efter at en Del af Lasten er indtaget, kan han lade Skibene afgaa med, hvad de har, og komplettere paa andet Sted for egen Regning. Noget tilsvarende er derimod ikke fastsat for Strejkers Vedkommende.

Vanskeligere stiller Sagen sig naturligvis for Lossepladsens Vedkommende. Man kan indvende, at her staaer der saa store Interesser paa Spil ogsaa for Købmanden, at det bliver nødvendigt strengt at holde Rederen til Kontrakten og tvinge ham til at lade sit Skib ligge afventende Strejkens Ophør for at kunne losse Lasten paa det Sted, hvortil den er bestemt. Naturligvis vil Købmanden til det yderste søge at fastholde dette, men ogsaa her gælder det, at Redernes Interesse i at undgaa de uoverskuelige Ophold, som Strejken kan føre med sig, gør det absolut nødvendigt, at de sikrer sig paa fyldestgørende Maade, og at dette ikke er umuligt, viser den Isklausul, som findes i Donaucertepartierne, og som enhver Reder kender. Den gaar ud paa, at hvis Damperen beordres til en Losseplads, hvortil den ikke kan komme paa Grund af Is, har Kaptajnen Valget mellem at vente, indtil Havnen igen er aaben, eller at gaa til den nærmeste, sikre og aabne Havn eller Red, hvor han da skal modtage ny Ordre for en aaben og tilgængelig Losseplads, og hvis han beordres til en Havn, der ligger mere end 100 Kml. borte fra Bestemmelsesstedet, skal Fragten forøges med 1 sh. 3 d. pr. Fragtenhed.

En lignende Klausul burde kunne indføres for Strejkers Vedkommende. Interessen for Købmanden i at faa sin Vare frem til det oprindelig fastsatte Bestemmelsessted er lige stor, hvad enten det er Strejke eller Is, der hindrer Losningen, og har det været muligt at gennemføre en saadan Betingelse i Tilfælde af Ishindring, bør det derfor ogsaa være muligt at faa den gennemført, naar det ikke er Is, men Strejke, der hindrer

Skibet i at komme ind med sin Last i den Havn, hvortil den i Følge Konnossementet er bestemt.

## Bemandingsforholdene.

Vi har modtaget følgende:

I „Nationaltidendes“ Søfartstidende for 14. Juli og i „Dansk Søfartstidende“ for 24. ds. har anonyme Indsendere givet deres Kærlighed til Forhyringsagenterne Luft ved et Indlæg, hvori der rettes et fuldstændigt ugrundet og ubeføjet Angreb paa disses Virksomhed.

Den ærede Indsender siger saaledes i sit Indlæg i „Dansk Søfartstidende“, at det ligger i Sagens Natur, at det er i Forhyringsagenternes Interesse, at Mandskabet skifter saa ofte som muligt, og at det derfor hænder, at de udelige Folk bliver foretrukket fremfor de dygtige, som kan blive i samme Skib over et Aar.

Artiklen i „Nationaltidendes“ Søfartstidende gaar i lignende Retning, idet det i samme hedder: „more men more dollars“.

At hyppig Skiften af Mandskabet, set fra et peku-nært Standpunkt, er til Fordel for Forhyringsagenterne kan ikke bestrides, men at disse af den Grund skulde røgte deres Gerning paa en samvittighedsløs Maade og for en ussel Pengevindings Skyld tilsidesætte den Agtelse, som de skylder sig selv, og handle stik imod Redernes og Førernes Interesser, er en saa grundløs og ondsindet Insinuation, at Undertegnede paa det bestemte for sit Vedkommende maa protestere derimod.

Det er jo en let Sag at kaste Smuds paa Folk under Anonymitetens Væрге, og skulde den eller de ærede Indsendere vedblive med at fortsætte Angrebene uden Navns Angivelse, bliver dette mit sidste Ord i denne Sag.

C. Sommer,  
fhv. Skibsfører,  
aut. Forhyringsagent.

## Rutedamperne og Konference Fragterne.

Vi har modtaget følgende:

Hovedeksporten af Træ fra Riga finder Sted til:

Hollandske Havne, Antwerpen, Ghent, Hull, London og Skotlands Østkyst.

Der opretholdes regelmæssige Linjer til følgende af disse Havne:

Rotterdam, Antwerpen, Hull, London og Skotlands Østkyst; og Ghent er bearbejdet.

Det er tilladt Rutedamperne at acceptere Rater under de af Konferencen fastsatte, derimod ikke Dampere i fri Fart, og naar ikke desto mindre nu og da en Reder akcepterer en Ladning, der passer ham, til under Konference Fragten for en Ikke-Rutedamper, saa er det først og fremmest Agenterne for Rutebaadene, der beklager sig derover og sørger for videst mulig Udbredning af Sagen.

Naar der ikke bliver gjort en Forandring i dette Misforhold, saa at Rutebaadene bliver forpligtede til ikke at acceptere Ladning under Minimalfragten lige saa vel som andre Baade, saa fører det nu bestaaende Forhold dertil, at de Redere, der beskæftiger deres Dampere i fri Fart, mere arbejder for Rutedamperne end for deres egne ved at holde fast paa Konference Fragterne. Dette gælder naturligvis ikke for alle Havne, men dog nok for Østersøen og ganske specielt for Riga og Libau.

Paa Kjøbenhavn Konferencen blev der hævdet, at Turdamperne bør være berettigede til at optage Last ogsaa til under Minimalfragten, fordi de maa opret-

holde deres Ture etc. Dette kommer, med faa Undtagelser, ikke i Betragtning for Rigas Vedkommende, og enhver Skibsmægler her, undtagen Agenterne for Linjerne, vil bekræfte, at det ikke drejer sig om smaa Partier, der tages ud af Markedet for Komplettering, og som akcepteres til under Minimalfragterne, men derimod om den aller største Part, til Skade for de Redere, der har Ikke-Turbaade til de Havne, Turbaadene anløber. Tilmed er det jo kun faa af de vigtigere Træimport Pladser, hvorpaa der ikke er faste Linjer.

Mæglere, der arbejder Tonnage til Minimalfragterne, maa stadig høre af Købmændene: „De er for dyr, X søger endnu Komplettering for sin Turdamper, hos ham faar jeg meget billigere Rum“. Skulde X dog have tilstrækkelig Last for Turbaaden og mere kan erholdes, saa er det ikke sjældent, at en Outsider skydes ind som Turbaad.

Derved at Turdamperne, selv kun for Komplettering (!), tør acceptere billigere Fragter end anden Tonnage, bliver Forretningen yderligere saa ødelagt, at der i sidste Øjeblik, paa Basis af den elendigste Fragt, sælges resp. konsignerer Varer, hvorefter disse Befragtinger bliver udtrumfet mod de andre Mæglere.

Riga, August 1905.

R. Schneider.

## Fragtmarkedet.

Saa godt som alle de hjemgaaende Markeder ligger ret flove for Tiden, og navnlig har La Plata, der forrige Uge saa noget bedre ud, skuffet ganske betydeligt. Der har kun fundet yderst faa ny Kornsalg Sted, og Befragterne, som dels allerede har dækket sig med Tonnage, og som véd, hvor mange Dampere, der er paa Vej ud efter og endnu ubefragtede, benytter sig selvfølgelig af Lejligheden til at pine Fragterne ned. Der er saaledes for prompt Lastning akcepteret 14/3 à 14/6 fra San Lorenzo Gænsen til U. K. eller Kontinentet, hvilket viser en Nedgang af 2/6 à 3/ i Løbet af en Uge. Ligeledes Sortehavet, Azoff etc. ligger flovere end for en Uge siden, men her er Tilbagegangen dog kun ganske ubetydelig i Forhold til La Plata. Nordamerika derimod synes bedre, og nogle faa Kornbefragtinger effektueredes i Ugens Løb, ligesom der ogsaa i det hele taget noteres lidt flere Ordre fra denne Kant, men det er dog langt fra tilstrækkeligt til at kunne trække større Mængder af Tonnage derover og saaledes hjælpe lidt paa Flovheden andet Steds. Amerika lader til aldrig mere at blive for Lastbaadene, hvad det var i gamle Dage, eller blot for nogle faa Aar siden, thi nu er det Rutebaadene, der dominerer dette Marked, hvormed dog ikke skal være sagt, at der ikke er noget videre at bestille for Lastbaadene, thi det er der, og relativt set er det ogsaa store Kvanta Tømmer, Korn, Fosfat, Bomuld, Kul etc., de endnu slæber bort fra Amerika, men tidligere var det dog langt mere særlig Korn og Bomuld. I Østersøen har Forholdene ikke forandret sig meget i den forløbne Uge. Arbejdsstandsninger har der ikke været nogen af, og man maa haabe, at saadanne fremdeles maa undgaas, da de altid foraarsager Skibene betydelige Tab. Kulfragter fra England og Wales er fastere til Middelhavet etc. og til Sydamerika, hvilket skyldes de lavere Rater hjemefter. Ekspeditionerne paa Lastepladserne er gennemgaaende gode.

Det østlige Marked er stadig temmelig stille. Bombay og Kurrachee viser slet intet Liv, hvorimod Calcutta har sluttet lidt for Jute og Kul til omtrent uforandrede Rater. Rispladserne tog en Del Baade til 17/3 à 17/6 O. C. samt til Japan til 10/3 à 10/6 én, 6 d. mere to Havne.



Sortehavet, Azoff etc. har udfoldet betydelig mindre Aktivitet end ellers i de sidste Uger, men Raterne viser kun liden eller ingen Tilbagegang. Fra Odessa eller Nikolajeff noteres nominelt 9/ L. H. A. R., og Tørnen er nu kun 2—3 Dage. Sulina har næsten intet fragtet, men Kustendie betalte 9/ og derpaa 8/6 til Rotterdam direkte prompt. Azoff er stille paa Basis af 10/ à 10/6 „any“ pr. primo September, og 11/6 betaltes til Moss. Donauen sluttede sidst til 11/9 „any“, 12/9 Rouen, 13/9 Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn pr. 15/30. September.

Middelhavet har ikke taget mange Baade, og Raterne viser heller ingen synderlige Forandringer. For Erts betaltes 6/9 Carthagena/Barrow, 7/6 Carloforte/Swansea, for Fosfat 7/ Bona/Plymouth, alt med „free despatch“, og for Byg 10/6 Benghazi/U. K. Fra Aleksandria er der noget Begær for prompt Tonnage, og der betaltes for saadan 7/6 à 7/9 Bomuldsfrø til Hull, 8/ London. For Erts fra Bilbao sluttedes næsten intet, men Noteringerne er uforandrede.

Nordamerika har taget flere Baade, end Tilfældet ellers i længere Tid har været, og Tonen er nogenlunde fast. For Korn betaltes 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for en stor Baad fra Baltimore eller Newport News til Rouen direkte pr. Oktober, endvidere 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til udsøgt Havn pr. 15. Debr./15. Januar, og der noteres endnu en Del Laster. Savannah sluttede til 27/6 à 30/ for Bomuld pr. September/November, hvorimod der for Fosfat og Petroleum næsten ingen Befragtninger fandt Sted. Golfen har taget en Del Baade for Tømmer og betalte blandt andet 80/ til Holland, 81/3 Holland og en Havn i U. K., 100/ Rosario. Paa Netto Charter sluttedes et Par Baade til 10/3 à 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. September/Oktober og 10/9 pr. November. Af Træfragter fra Kanada sluttedes der nogle til omkring 40/ fra Quebec og Montreal til U. K., og samme Rate betaltes fra Miramichi til Vestkysten, 42/6 to Lossehavne. Timecharterforretningen ligger flovere, og ned til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dødvægt akcepteredes for en Trip fra U. S. til Evropa.

La Plata Markedet ligger meget flovt, idet Befragterne holder sig tilbage, og der udbydes megen Tonnage. Fra Buenos Ayres sluttedes der til 12/6 pr. Medio September, fra San Lorenzo Grænsen til 14/ à 14/6, og fra Bahia Blanca til 13/9, prompt Lastning.

Østersømarkedet gaar sin jævne rolige Gang. Træfragter fra Botten kan ikke kaldes knappe, men Befragterne krymper sig gennemgaaende ved at betale de Rater, som Rederne forlanger, og derfor vanskeliggøres Forretningerne ofte. Om kort Tid vil antagelig nogle af de store Baade, som har været beskæftigede i Sommermaanederne i Østersøen, blive trukket bort herfra, hvilket skulde give lidt Luft. Medens dette skrives, rapporteres der allerede en bedre Tendens fra Petersborg, hvorfra der for prompt Tonnage antagelig betinges 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam; andre Pladser i Forhold dertil. Det er glædeligt, at Petersborg atter er bedre, og en yderligere Fasthed i dette Marked vil være til stor Gavn for Østersømarkedet i det hele taget. Riga har for Øjeblikket næsten intet at byde paa ud over Trælast til Fragter, der delvis er lidt under Konference Raterne. De andre russiske Eksporthavne tager yderst faa Baade. Königsberg har intet Korn af Betydning og kun faa Sleeperslaster paa Basis af 6/ til Boness, 6/9 London, 7/ Plymouth. Lignende Rater kan betinges fra Memel. Fra Botten er der bl. a. betalt 22/ D/B. B. Råfsø/Grimsby (650 Stds.), 23/ Props Kotka/Sunderland, Frcs. 35 Props Sydfinland/Calais, 22/6 D/B. B. Trångsund/London.

Kulfragterne ad Østersøen til er lidt bedre for „handy“ Tonnage, medens de ikke er undergaaet væsentlige Forandringer for 2/3,000 Tons Baade til Swinemünde, Kronstadt etc., hvortil der fra Østkysten fremdeles sluttes til 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> eller deromkring. Løvrigt betaltes 3/9 Lübeck, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 Kiel, 4/3 Rostock, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/3 god dansk Provinshavn, 3/9 Riga, 3/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, 3/6 à 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>

Bilbao, 5/3 à 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Genua, 5/9 Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes der ret livligt til 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/9 Lissabon, Frcs. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Barcelona, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/6 Genua, 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Port Said, 5/6 Aleksandria, 8/9 à 9/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Alt ligger vedvarende stille hen, uden at der er nogen Bedring at spore endnu. Forholdene paa de russiske Østersøpladser er endnu noget urolige; dog meddeles der fra Riga, at Strøjkerne i nogen Tid har været bilagt, og at Ro atter er indtraadt, men nogen Sikkerhed for dennes Varighed har man jo ikke.

ab Petersborg noteres og sluttes 17 à 18 Mark til Danmark og Sverrig pr. 2,000 Kilos Oljekager.

ab Riga noteres 14 Mark til Østkyst Slesvig-Holsten pr. 2,000 Kilos, samt til Østkyst England 9/6, Kanalhavn 11/, Berwick on Tweed 10/ pr. Ton, alt Oljekager; fremdeles Benmel til Gøteborg 7 Mark pr. Ton.

ab Memel noteres til Bremen et Par Ladninger Brædder 24<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 25 Mark pr. Stdr.

ab Königsberg er Markedet stadig fast, nærmest fastere end forrige Uge; der noteres 12 à 13 Mark Rugbasis til Danmark, Sverrig, samt Klid til Sundsvall 6 à 7 Mark pr. Ton.

ab Danzig noteres til Portsmouth 12/ à 13/, Sunderland 9/ à 10/ pr. load Plancons; til Wiborg, Helsingfors eller Petersborg 6 à 7 Mark pr. Ton Byg; fremdeles Oljekager til Danmark, Sydsverrig 5 Mark, samt Klid til Østkyst Slesvig-Holsten 40 Pf.

ab Stralsund, Greifswald skal sidst være sluttet 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Rug til Danmark, Sundhavn; men i Øjeblikket er det saa godt som stille derfra.

ab Rostock staar det ligeledes mat, og ingen Noteringer foreligger derfra.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været ret flovt, og hvad der er sluttet, er kun til smaa Fragter; der blev saaledes bl. a. sluttet til Horsens Rug 10 Øre, samt Majs til Fredericia 10 Øre, Rødvig 9 Øre. Fra Dampere, som ventes i Slutningen af Ugen, vil der komme nogle Ladninger Bomuldsfrøkager til svenske og østslaviske Havne.

ab Lysekil noteres til Königsberg, Neufahrwasser, Stolpmünde 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark pr. Ton Brosten, hvortil placeres mange Skibe.

ab Drammen noteres til Liverpool, Høvellast 25/ à 26/, til Schnarsenhütten 21 à 23 Mark, Boulogne 35 Frcs. Stav; endvidere Stenheller til Stettin, Stolpmünde 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark pr. Ton.

ab Bottenhavet. Der noteres Ørnskjöldsvik/Helsingborg 18 à 19 Kr., Bremerhaven 28 à 29 Mark; Råfsø/Kjøbenhavn 20 Mark, Hudiksvall/Aabenraa 19 à 20 Mark, Trångsund/Kiel 20 Mark, Rendsburg 21 à 22 Mark.

## Ugens Havarier.

China, Dpsk. af Kalmar, har, paa Rejsen fra St. Petersborg til Aalborg med Rug, været paa Grund paa Lysegrunden ved Hesseleøen. Svitser har assisteret Skibet flot.

Sigyn, Dpsk. af Kristiania, er paa Rejsen fra Nyborg til Uleåborg indkommet til Slipshavn paa Grund af Maskinskade; maa reparere før Rejsen kan fortsættes.

Johanne Marie, Skonnert af Odense, kolliderede ved Gennemsejlingen gennem Aalborg Broen med denne og sank i Løbet af faa Minuter. Besætningen er reddet.

Lysaker, Dpsk. af Kristiania, er paa Rejsen fra Stettin til Sunderland løbet paa Grund paa Amager. Svitser assisterer.

Jørgen Jensen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Wiborg til Portsmouth med Trælast, været i Kollision med Dampere „St. John“ af Gøteborg. Kollisionen fandt Sted

ved Helsingør. „St. John“ maatte opankre paa Reden for at blive undersøgt; „Jørgen Jensen“ fortsatte Rejsen.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag d. 26. August løb paa Flensborg Skibsværft en Fragt- og Passagerdamper, som bygges til Firmaet Rob. M. Sloman jun. i Hamburg, af Stablen. Skibet, der fik Navnet „Florenz“, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 280' 0", Bredde 37' 0", Dybde (moulded) 23' 0" med en Bæreevne af c. 2,500 Tons.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29. Avgust.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Anvers 22. August. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 23. August. — Algarve, Borries, ank. til Alicante 21. August. — Anglo Dane, Wiberg, passerede Brunsbüttel 27. August for Riga-Dunkerque. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Ymuiden 26. August. — Antwerpen, Madsen, ank. til Libau 21. August. — Arkansas, Petersen, passerede Dunnethead 22. August for Kjøbenhavn-New York. — Arno, Strubberg, ank. til Livorno 27. August. — Axelhus, Skow, ank. hertil 27. August. — Baron Stjernblad, Kaas, passerede Holtenau 28. August for Riga-Anvers. — Beira, Lunge, afgik herfra 29. August. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Lissabon 28. August. — Christian IX, J. Wiencke, ank. hertil 28. August. — Dagmar, Larsen, afg. herfra 25. August. — Douro, Mortensen, afg. fra Hull 26. August. — Ella afgik herfra 26. August. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 20. August. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 19. August. — Garonne, Kromann, ank. til Trångsund 27. August. — Georgios I, Sørensen, ank. til Helsingfors 25. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 25. August. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Burntisland 28. August. — Kasan, Hansen, ank. til London 27. August. — Kentucky, Staal, afg. fra Kristiania 29. Aug. — Kiew, Christiansen, ank. hertil 29. Aug. — Kursk, Gommessen, ank. til Libau 21. Aug. — Leopold II, Meyer, ank. hertil 27. August. — Loire, Craignou, ank. til Bordeaux 22. August. — Louise, Kruuse, ank. til Hull 29. August. — Louisiana, Andersen, afgik fra New York 26. August. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 15. August. — Maja ank. hertil 28. August. — Morsø, Jacobsen, ank. hertil 27. August. — Moskov, Meldahl, afgik fra London 26. August. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Newcastle 19. August. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. hertil 27. August. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til St. Petersburg 26. August. — Omsk, Jonsen, afgik fra Dunkerque 26. August. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 21. August. — Perm, Christensen, ank. til Libau 26. August. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 26. August. — Rita, Schibbye, ank. til Genova 20. August. — Seine, Dampt, afgik fra la Rochelle 26. August. — Texas, Andersen, ank. til Aarhus 27. August. — Thyra, Fischer, afgik fra Riga 27. August. — Tiber, Bech, afgik fra Dunkerque 25. August. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 28. August. — Viking, Rasmussen, passerede Holtenau 28. August for Reval-London. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 25. August. — United States, Wulff, ank. hertil 27. August. — Riberhus, Larsen, ank. til Trondhjem 28. August. — Hengest, Harder, ank. til Middlesbro 28. August. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Gefle 27. August. — Vadsø, ank. til Manchester 26. August. — Hittfeld, ank. til Swansea 27. August. — Cupido, afgik fra Bremen 27. August. — Livadia, Andersen, afgik herfra 28. August. — Laura, Gøtchse, afgik fra Leith 20. August til Island. — Tjaldur, R. Rothe, afgik fra Leith 27. August paa Rejse fra Færøerne hertil. — Botnia, Kofoed, ank. til Leith 29. August fra Island.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Rotterdam 28. August. — Frode, Meyer, afgik fra St. Petersburg 27. August, best. til Rotterdam. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afg. fra Kronstadt 27. August, best. til Uleåborg. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Uleåborg 22. August, best. til Rouen. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til St. Pe-

tersborg 21. August. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Blyth 23. August, best. til Kronstadt. — Knud II, Hansen, afgik fra Stettin 29. August, best. til Uleåborg. — Danmark, P. L. Petersen, ank. til Rouen 28. August. — Ragnar, Holst, afgik fra St. Petersburg 27. August, best. til Rotterdam. — Skjold, Risø, ank. til St. Petersburg 23. August. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til Rotterdam 25. August. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Kronstadt 28. August, bestemt til Uleåborg. — Svend II, Jensen, ank. til Rouen 22. August. — Harald, Hveysel, afg. fra Uleåborg 27. August, bestemt til Rouen.

Viking, Vagn, B. Mahncke, ank. til Rouen 22. August. Ulf, Huus, ank. til St. Petersburg 24. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Hull 26. August. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Kronstadt 10. August. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra Burntisland 23. August, best. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Leith 23. August. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til Kronstadt 17. August. — Excellence Pleske, Thorsøe, afgik fra Sunderland 21. August, bestemt til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 17. August. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afgik fra Singapore 25. August, bestemt til Colombo. — Peter Berg, Petersen, ank. til Rotterdam 22. August. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Sunderland 24. August, bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 23. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Dunkerque 26. August.

Danmark. Thorvaldsen, Poulsen, ank. til London 26. August. — Ansgar, Madsen, ank. til Dunkerque 26. August. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 23. August. — Hamlet, Reese, ank. til Reval 24. August. — Helge, Olsen, ank. til Anvers 27. August. — Rolf, Olsen, ank. til Rotterdam 26. August. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Rotterdam 26. August.

Heimdal. Anine, Leth, afgik fra Rostock 26. August. — Kamma, Løffler, ank. til Sunderland 29. August. — Helga, Risø, ank. til Burntisland 27. August. — Martha, Christensen, afg. fra Blyth 25. August. — Elna, Rathje, ank. til Sundsvall 24. August. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Calais 29. August. — Simone, Jørgensen, afgik fra Rouen 29. August. — Jeanne, Lagesen, afg. fra Ørnskjöldsvik 26. August.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Kronstadt 24. August, bestemt til Antwerpen. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til Bremen 26. August. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Manchester 27. August. — Nordseen, Gram, pass. Kaiser Wilh. Kanal 28. August, best. til Gravelines. — Nexos, Basse, ank. til Aalborg 28. August. — Nora, Jørgensen, pass. Helsingør 25. August, bestemt til Rokkala Koskis. — Cito, P. Nielsen, ank. til Piteå 28. August. — Napoli, Christensen, pass. Hirtshals 24. August, best. til Cherbourg. — Bodil, Thøgersen, ank. til Le Havre 28. August. — Dagmar, Hansen, ank. til Antwerpen 27. August. — Neptun, Knudsen, ank. til Haparanda 23. August. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Chantenay 25. August. — Alfa, Iversen, pass. Hanstholmen 26. August, bestemt til Newhaven.

Jylland. Ingrid, Winther, afgik fra Riga 24. August, best. til Rouen. — Karen, Eriksen, ank. til St. Petersburg 24. August.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Nantes 22. August. — Dagny, Lorentzen, ank. til Aarhus 27. August. — Mary, Larsen, pass. Kanalen 27. August, bestemt til Newhaven.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, pass. Helsingør 25. August, bestemt til Rouen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Ghent 26. August, ank. til Sunderland 28. August. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 23. August, ank. til Delfzyl 28. August. — Normannia, Erichsen, afgik fra Rotterdam 25. August, bestemt til Skutskær. — Livonia, Skov, afgik fra Kronstadt 26. August, best. til Rotterdam.

Østersøen. Cimbria, Hansen, ank. til Hamburg 24. August. — Gratia, Andersen, afgik fra Dordrecht 23. August, ank. til Sunderland 25. August.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Stettin 23. August, ank. til Riga 25. August. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 26. August, bestemt til Dordrecht. — Britannia, Jensen, afg. fra St. Petersburg 23. August, best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra West Hartlepool 23. August, ank. til Hamburg 25. August. — Carbonia, Winckler, afg. fra Stettin 26. August, best. til Riga.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Delfzyl 25. August, ank. til Grangemouth 27. August. — Selandia, Rasmussen, afg. fra Skellefteå 25. August, ank. til Piteå 25. August.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, ank. til Ghent 28. August. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Peters

borg 17. August. — Flynderborg, Larsen, ank. til Rouen 24. Aug. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Petersborg 27. Aug. til Hamburg. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Rouen 28. August. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Bona 18. Aug., best. til Hamburg. — Kronborg, Sørensen, ank. til Sundsvall 22. August. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 25. August, best. til Ghent. — Skanderborg, Jensen, ank. til Rotterdam 28. August. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Grangemouth 28. August. — Søborg, Fischer, afgik fra West Hartlepool 26. Aug., ankom til Kbhvn. 29. August. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Hull 27. August, bestemt til Kronstadt.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Bilbao 24. August. — Klampenborg, Jensen, ankom til Terneuzen 24. Aug. — Marselisborg, Andersen, ankom til Rotterdam 28. August. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kronstadt 16. August. — Skodsborg Schultz, afg. fra Kemi 26. August, bestemt til Rouen. — Tuborg, Agerlin, ank. til Rotterdam 25. August. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Antwerpen 24. August. — Vordingborg, Petersen, ankom til Emden 23. August.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Stettin 28. Aug. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Christinestad 29. Aug., best. til Rouen. — Kallundborg, Lund, ankom til Kronstadt 24. August.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Ghent 27. August.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Kbhvn. 28. August, best. til Dunkerque.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Rotterdam 26. August. — Helene, Jensen, ank. til St. Petersborg 23. Aug. — Hermia, Petersen, ankom til Libau 24. August. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kronstadt 27. Aug., best. til Kristiania. — Alice, Hansen, ankom til Rotterdam 26. August. — Ajax, Brorsen, ankom til Ostende 27. Aug. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Burntisland 24. Aug., bestemt til Kiel. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 28. Aug.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra København 29. August. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Vigo 27. Aug. — St. Thomas, Prahl, ankom til Habana 15. August. — St. Domingo, Koch, afgik fra Galveston 26. August.

**Æro.** Erindring, Hansen, ankom til Kotka 22. August. — Energi, Nielsen, ankom til Lovisa 26. August.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Frederikshavn 26. Aug. — E. M. Dalgas, Møller, ligger i Ghent. — St. St. Blicher, Albertsen, afg. fra Wiborg 24. August. — N. G. Petersen, Bloch, ligger i Aarhus. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Yxpila 29. August. — Hans Tausen, Klaatborg, ligger i Wasa. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Repola 27. August. — Peter Willemoes, Clausen, ligger i St. Petersborg. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Svendborg 27. August. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ligger i Repola. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i Swinemünde. — I. D. S. Adolph, Fenger, ligger i Ghent. — Alfred Hage, Ellekilde, ligger i St. Petersborg. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ligger i Rouen.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Bremen 29. August. — Clara, Villadsen, ankom til Methil 28. Aug. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Horsens 25. Aug., best. til Riga. — Erik, Steen, ankom til Kronstadt 28. August. — Svend, Christensen, afg. fra Methil 28. August, best. til Kallundborg. — Axel, Damm, ankom til Umeå 28. August. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, afg. fra Middelbro 29. August, bestemt til Kbhvn. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Geestemünde 30. August. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Petersborg 14. Aug. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Hernøsand 30. August. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Portsmouth 28. August. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afg. fra Vlissingen 26. August, bestemt til Kronstadt.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Slesvig, Svarrer, pass. Hirtshals 28. August best. til Havre. — Normandiet, Schmidt, ank. til Rouen 26. August.

### Sejlskibe.

**Fana. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, ankom 24. Aug. til Gibraltar fra Liverpool. — Mørida, Petersen, afgik 24. August fra Antwerpen til Gefle.

**Rønne.** Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Aarhus 22. August. — Ane Cathrine, Pedersen, ank. til Stolpmünde 23. August. — Argus, Holm, ank. til Swinemünde 24. Aug. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kalmar 27. August.

**Svendborg.** Urda, Mikkelsen, ankom til Langesund 21. August. — Ludvig, Larsen, ank. til Kings Lynn 21. August. Ariel, Nielsen, ankom til Ærskjøbing 21. August. — Garibaldi, Olsen, ankom til Höganäs 20. August. — Fran-

sine, Nielsen, ankom til St. Petersborg 21. August. — Valdemar, Andersen, ankom til St. Petersborg 22. August. — Odin, Andersen, ankom til Halmstad 21. August. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Drøbak 23. August. — Karen, Larsen, ankom til London 22. August. — Rosa, Olsen, ank. til Bergen 22. August. — Roma, Jensen, ankom til Middlesborough 23. August. — Valborg, Brandt, ankom til Liverpool 23. August. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 24. August. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Gefle 24. August. — Sophie, Jensen, ankom til Stolpmünde 24. August. — Hanne, Nielsen, ankom til Risør 24. August. — Hertha, Hansen, ankom til Umeå 24. August. — Frejr, Jensen, ank. til Fjellebroen 26. August. — Ruth, Falentin, ankom til Leith 25. August. — Cimbrja, Nielsen, ankom til London 25. August. — Martin, Hansen, ank. til Holbæk 27. August. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 27. August. — Immanuel, Jensen, ank. til Kongsberg 27. August. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Nykjøbing F. 27. August. — Erhardt, Larsen, ankom til Kjøbenhavns Red 26. August. — Gæa, Petersen, ankom til Uleåborg 27. Aug. — Dagny, Rasmussen, ank. til London 27. August.

**Æro.** Veritas, Jørgensen, ankom 22. August til Gøteborg. — Ørnen, Rasmussen, ankom 20. Aug. til Kbhvn. fra Kolby Kaas. — Eden, Petersen, ankom 22. August til Baawling. — Valkyrien, Friis, ankom 19. August til Anvers. — Amalia, Nielsen, ankom 19. August til Odense. — Annas Minde, Friis, ankom 20. August til Kjøbenhavn fra Heiligenhafen. — Marie, Kromann, ankom 20. August til Kjøbenhavn. — Gloria, Fabricius, ankom 21. August til Riga. — Norma, Albertsen, ankom 22. August til Dalhousie. — Nathalia, Eriksen, ankom 23. August til Irvine. — Ino, Weber, ankom 23. August til Neksø. — Arken, Christensen, ankom 22. August til Falmouth. — Thøger, Rasmussen, ankom 20. August til Stralsund fra Kjøbenhavn. — Venus, Madsen, ankom 19. August til Dunkerque fra Bridford. — Carl, Lindegaard, ankom 20. August til St. Johns. — Sofie, Lauritzen, ankom 21. Aug. til Frederikshavn. — Gabrielle, Henriksen, ankom 22. Aug. til Kjøbenhavn fra Eckernsund. — Theodor, Andersen, ankom 22. August til Kjøbenhavn. — Gemma, Hansen, ankom 24. August til Umeå. — M. Hay, Petersen, ankom 22. August til Faaborg. — Hertha, Krull, ankom 23. August til Dunkerque. — Vega, Hansen, ankom 24. Aug. til Benedet. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. 24. Aug. til Kotka. — Agnes, Christensen, ankom 24. Aug. til Rønne. — Cathinka, Olsen, ankom 24. August til Libau. — Skirner, Rasmussen, ankom 25. August til Skjelskør. — Cæsar, Jørgensen, ankom 25. August til Malmø. — Argo, Clausen, ankom 25. August til Amsterdam. — Freja, Petersen, ankom 25. August til Haderslev. — Juno, Godtfredsen, ankom 24. August til Kjøbenhavn. — Uffo, Grube, ankom 25. August til Libau. — Hekla, Jørgensen, ank. 25. August til Dunkerque. — Johanne, Hansen, ankom 25. August til Belfast. — Atlantic, Bastholm, afgik 26. August fra Ramsgate til Blyth. — Johanne, Østermann, afgik 24. August fra Langesund til Anstruther. — Ceres, Bager, afgik 24. August fra Shorehamn til Fowey. — Abba, Petersen, ank. 26. August til Helsingør. — Johanne, Stegmann, ank. 26. August til Pillau. — Sylphe, Petersen, ankom 26. August til Falmouth. — Castor, Sonne, ank. 23. August til Sundsvall. — Expres, Boye, ankom 25. August til Kjøbenhavn fra Heiligenhafen. — Cecilie, Jørgensen, ankom 25. August til Kjøbenhavn fra Wismar. — Hydra, Albertsen, ank. 26. Aug. til Faaborg. — Rolf, Christensen, er ank. udfor Courselles. — Salvador, Fabricius, ankom 26. August til Lerwik. — Niels Juel, Christensen, afgik 26. Aug. fra Archangel til Genua. — Amalie, Nielsen, ankom 28. August til Lysekil. — Lauritz, Folmer, ankom 27. Aug. til Holtenu. — Habib, Rasmussen, afg. 14. August fra Reykjavik til Archangel. — Lorentz, Levinsen, ankom 28. August til Charlestown. — Annes Minde, Friis, ankom 26. August til Frihavnen. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 27. August paa Paimpool Red. — Prøven, Schmidt, ankom 27. August til Richebucto. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 27. August til Aalborg. — Mathilde, Hansen, ankom 27. August til Skien. — Amor, Hansen, ankom 26. August til Swinemünde. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 28. August til Lissabon.

## Emil G. v. Høveling,

Hamburg.

Bundfarve for Staal-, Jærn- og Træskibe.

Leverandør til den danske Marine og de danske Statsbaner.

Eneforhandler:

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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. Sejro NV-Rev.** En Kuf er sunket tæt ved Lyø og Klokketønden Sejro NV-Rev. Masterne er over Vandet.  
**Smaalands-Farvandet. Grønsund. Møens SV-Kyst. Harbølle-Hestehave.** En 40 Alen lang Bro er bygget paa Møens SV-Kyst, VNV. for Harbølle-Pynt N-lige Ledefyr. Ved dens Ø-Side er der 8 Fod Vand, ved Yderenden 3 Fod. En 8 Fod dyb, gravet Rende fører til Broen. Ved Rendens Yderende ligger i 5 Fod Vand paa V-Siden en hvid Tønde og paa Ø-Siden en sort Varpetønde, c. 70 Alen fra Brohovedet.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Ronneby-Karlshamn. Steklö S.** En Stage er nu udsat S. for Steklö paa 56° 8' 32" N. Br. 15° 8' 50" Ø. Lgd.

**Kalmarsund.** En sort og hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt ved V-Siden af den gravede Rende i Kalmarsund, ved N-Siden af Renden til Kalmar. 56° 39' 57" N. Br. 15° 23' 7" Ø. Lgd.

**Söderteljevikens Munding.** En 18 Fods Grund er fundet paa 58° 50' 42" N. Br. 17° 45' 0" Ø. Lgd. Paa 19 Fods Grunden paa 58° 50' 20" N. Br. 17° 44' 50" Ø. Lgd., som er afmærket med en Stage med Kryds, er fundet en mindste Dybde af 16 Fod.

**Tyskland. Frisches Haff. Elbing Farvand.** Paa Opfyldningen (Øen) ved Fuse 24 i Elbing Farvand opføres en rød. 45 Fod høj Fyrbaake. Øen bliver 12 Fod høj over Vandet. Paa Baaken skal i Efteraaret 1905 tændes et rødt og hvidt vekslende Fyr, rødt Lys 1½ S., hvidt Lys 2½ S.

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af V-Mølen ved Elbing Farvand skal forandres til et rødt og grønt Fyr.

Det hvide, faste Fyr ved Bøjningen i Danzig Farvand skal forandres til et Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 1 S., Mørke 3 S.

**Stralsund.** I Stralsund Havn er Fyret paa Ø-Siden af Ballastkiste midlertidig slukket. Det er et fast Fyr, der skal vise rødt Lys fra N. 28° V. gennem N. til N. 33° Ø., grønt Lys fra N. 33° Ø. gennem Ø. til S. 28° Ø., i øvrigt hvidt Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** 53° 37' N. Br. 3° 32' Ø. Lgd. Et Vrag med en Mast over Vandet.

**Tyskland. Elben.** Fiskedamperen „Elbe“ er sunket i Elben, 3½ Kbl. ovenfor sort Spidstønde Nr. 18 i 4 Fv. Vand, tværs ud for Glameyer Stack. Dykkerdamper, der viser de sædvanlige Signaler, ligger ved Vraget.

**Jade. Fyrskibet „Aussen Jade“.** Fyrskibet „Aussen Jade“ har indskrænket Gnisttelegraf Tjeneste. Det modtager Telegrammer fra Skibe i Nød. Dets Betegnelse er „F. A. U.“, og det staar i telegrafisk Forbindelse med Kyststationen Cuxhaven.

**Ems. Hubertgat.** I Hubertgat ligger den røde Spirtønde WE i Indsejlingslinjen S. 88° V. fra det store Fyrtaarn, 53° 35' 15" N. Br. 6° 34' 46" Ø. Lgd. midt i Tværmærkefyrets hvide Vinkel. Fra Tønden strækker sig V. t. N. ud c. 2 Kbl. i næsten hele Vinklens Brede en Udløber fra Hubertplate med en mindste Dybde af 13 Fod, Lavvande.

**Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat og Molengat.** I Schulpengat er der paa Barren i Mok Fyrilinje 18 Fod Vand. Mellem denne Linje og Lystønde RZHS er der 14 Fod Vand. Paa Barren i Molengat er der 10 Fod Vand.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur.** I Zuiden er Duc d'Albe Nr. 3 paa S-Siden af Farvandet ødelagt og Fyret slukket. Et Fartøj, der viser Signaler som for Vrag, er udlagt paa Stedet. 51° 57' 2" N. Br. 4° 10' 13" Ø. Lgd.

**Zuiden.** I Zuiden bygges en ny Duc d'Albe paa N-Siden af Farvandet, 3½ Kbl. neden for Duc d'Albe Nr. 1, c. ½ Kbl fra Kysten. Den skal vise rødt Fyr med Formærkelser. Paa Stedet ligger et Fartøj, der viser Signaler som for Vrag. 51° 57' 55" N. Br. 4° 8' 52" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree. Lens.** I Lens, V. for Hellevoetsluis, har der dannet sig en i Ø. og V. liggende ganske smal Ryg, hvorpaa den mindste Dybde er 13 Fod. 51° 49' 1" N. Br. 4° 6' 2" Ø. Lgd.

**Aardappelengat.** I Aardappelengat er Spidstønde Nr. 4 flyttet til 51° 47' 18" N. Br. 4° 10' 22" Ø. Lgd. i 18 Fod Vand, Spidstønde Nr. 5 til 51° 47' 14" N. Br. 4° 10' 44"

Ø. Lgd. i 17 Fod Vand, Spidstønde Nr. 6 til 51° 47' 16" N. Br. 4° 11' 3" Ø. Lgd. i 19½ Fod Vand, Stumptønde Nr. 4 til 51° 47' 24" N. Br. 4° 10' 13" Ø. Lgd. i 12 Fod Vand, sort Lystønde Nr. 5 til 51° 47' 25" N. Br. 4° 10' 40" Ø. Lgd. i 15 Fod Vand, og rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 6 med Kægle til 51° 47' 24" N. Br. 4° 11' 4" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vlissingen. Zoutelande.** Zoutelande ny Fyr er tændt, det gamle slukket og Baaken borttaget. Det lyser fra S-Kysten, c. S. 38° Ø. til S. 7° Ø. Holdt overet med Westkapelle Fyr i N. 33° V. leder det i Oostgat langs Kaapduinen.

**Zeegat van Zierikzee. Veregat.** Dybden paa Barren i Veregat, som forbinder den N-lige Del af Haringvretter med Ruiterplaat, er 6 Fod midt i Farvandet, 7 Fod langs Spidstønderne og 3 Fod langs Stumptønderne.

### Nordlige Atlanterhav.

**Marokko. Dar El Beida eller Cassablanca.** Paa Cassablanca Ankerplads findes følgende Grunde: To 19 Fods Grunde i Ledelinjen, de to Minareter overet, 4½ og 5½ Kbl. fra den forreste Minaret. I en Linje 1½ Kbl. S. for og parallel med Ledelinjen en 16 Fods, en 25 Fods og en 22 Fods Grund med 2½ og 1½ Kbl. indbyrdes Afstand regnet fra den yderste, der ligger 1½ Kml. S. 70° V. fra Minareten. Flere 9 Fods Grunde ligger N. for Ledelinjen, 2 Kbl. fra Kysten.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. Ram Island Ledge.** Ved Ram Island Ledge Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 10 S.

**Portland. Cape Elizabeth.** Vraget af Skonnert „Sarah C. Smith“ er uskadeligt. Afmærkningen er inddraget.

**Massachusetts. Boston Bay. Broad Sound. The Graves.** Omtrent den 1ste September 1905 tændes paa The Graves Ledge, Broad Sound SØ-Side, et hvidt, 1ste Ordens Blinkfyrt, der hver 6 S. viser To-Blink. Flammens Højde: 95 Fod. Synsvidden: 15½ Kml. Fyret vises fra et kegleformet Taarn af Granit, ved hvilket der er en Træpier til Baade og en anden til Oljehuset, Taagesignal skal gives ved Fyret. 42° 21' 56" N. Br. 70° 52' 12" V. Lgd.

**Nantucket Sound Indløb South Channel.** I Nantucket Sound Indløb er fundet 28 Fods Dybde mellem Tønde Nr. 6 i South Channel og Orion Shoal Klokketønde, hvor Kortet angiver 10 à 15 Fv.

**Vineyard Sound. Great Harbor. Woods Hole.** Ved Great Harbor er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forlyret staar paa S-Siden af Værftet, fra Grassy Island Ledge Fyr i N. 17½° Ø. og fra Middle Ledge Fyr i N. 48½° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Hvid Fyrpæl. Bagfyret staar 107 Alen N. 16° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod. Hvid Fyrpæl. Holdt overet leder de fra Vineyard Sound mellem Great Ledge og Nonamasset Point Shoal ind i Great Harbor.

**New York. East River.** En vandret stribet Stumptønde er i 32 Fod Vand udlagt tæt S. for en sunken Rambuk, fra Brooklyn Bros S-lige Taarn i S. 55½° V. og fra Governors Island venstre Kant i N. 16° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Cuba N-Kyst. Sagua la Grande. Cayo Christo. Punta Practicos.** Omtrent den 20de Juli 1905 tændes paa Punta Practicos et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 5 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 8½ Kml. Hvidt, 26 Fod højt Taarn. 23° 1' 51" N. Br. 79° 58' 38" V. Lgd.

**Puerto Padre.** En Damper med 20½ Fods Dybgaende rapporterer at have stødt midt i Indløbet mellem de to Tønder, som afmærker Yderenden af Løbet til Puerto Padre, hvor Kortet angiver 23½ Fod.

**Santo Domingo. Samana Bay. Sanchez (La Canitas).** En rød, cylindrisk Tønde er udlagt ved SØ-Enden af Grunden c. ¾ Kml. SØ. for Jærnbane-Værftet, fra Punta Gorda i S. 88° V. og fra Enden af Værftet i S. 42° Ø.

### Syd-Amerikas Ø- og V-Kyst.

**Chili. Chiloe Islands. Corcovado Gulf. Vettor Pisani og Apabon Shoals.** En rød, cylindrisk Tønde er i 2¼ Fv. Vand udlagt paa Vettor Pisani Shoal, fra Imeleo Island i S. 13° V., og fra Ahoni Point i Ø. En rød Spidstønde er i 3 Fv. Vand udlagt paa V-Enden af Apabon Shoal, fra Imeleo Island i S. 36° V., og fra Apabon Point i S. 77° Ø.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Sicilien V.-Kyst. Isola Favignana.** Fyret paa Punta Sottile, Isola Favignana V.-Pynt, er et hvidt Blinkfyrt, der hver 1 Minut viser Et-Blink, Blink 11 S., Mørke 49 S., og ikke hver 35 S., som tidligere angivet.

**Østerrig-Ungarn. Inconornata Kanal. Øen Longa N.** Paa NV.-Kanten af 27 Fods Grunden N. for Øen Longa findes en mindste Dybde af 12 Fod,  $7\frac{1}{4}$  Kbl. S. 26° V. fra Øen Bisage Ø.-Pynt og i N. 89° V. fra Pynt Opat S.-Kant. Herfra strækker Grunden sig  $\frac{1}{3}$  Kbl. mod N. 43° 44' N. Br. 15° 24' Ø. Lgd.

**Spalato. Pynt Lunga.** Baaken paa S.-Enden af Grunden ud for Pynt Lunga staar i 13 Fod Vand, 1,4 Kml. S. 5° Ø. fra Kapellet S. Maxin og i S. 80° V. fra Almissa Kirke.

**Curzola N.-Kyst. Prigradica.** Prigradica røde, faste Fyr er atter tændt.

**Narenta-Kanal. Gradac.** Gradac hvide, faste Fyr er slukket og et grønt, fast Fyr tændt paa samme Sted. Det lyser fra S. 50° V. gennem S., Ø. og N. til N. 19° V. Synsviddens: 3 Kml.

**Kanal von Lagosta. Glavat.** Glavac hvide, faste Fyr med røde Blus lyser fra S. 76° V. gennem S., Ø. og N. til N. 66 $\frac{1}{2}$ ° V. 42° 46' N. Br. 17° 8' Ø. Lgd.

**Kanal von Meleda. Mezzo Meleda. Pynt Pusta.** Mezzo Meleda hvide, faste Fyr lyser fra N. 24° V. gennem N., Ø. og S. til S. 43° V. 42° 44' N. Br. 17° 36' Ø. Lgd.

**Grækenland. Mandri Channel. Ergasteria.** Den spanske Damp „Solano“ ligger sunket i Indløbet til Ergasteria eller Lavrion Havn,  $4\frac{1}{2}$  Kbl. S. 77° Ø. fra Kajens Ø.-Ende. To Master er over Vandet. Fra hver Mast vises en hvid Lanterne. 37° 42' N. Br. 24° 4' Ø. Lgd.

**Algier. Cap Caxine.** Det midlertidige Fyr, der viser Lys med En-Formærkelser hver 5 S. paa Cap Caxine, er tændt den 30te Juli 1905. Fra den første Halvdel af September kan det ny, hvide Lynfyrt, der hver 5 S. viser Et-Lyn, brænde til Forsøg.

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

**Forindlen V.-Kyst. Karachi.** Tidsignal Kuglerne paa Kiamari og Manora, Karachi Havn, falder nu Kl. 2 T. 0 M. 0 S. Em. Standard indisk Klokkeslet, der svarer til Kl. 20 T. 30 M. 0 S. Greenwich Middeltid. Indiens Standard Klokkeslet er Klokkeslettet paa 82° 30' Ø. Lgd. eller 5 T. 30 M. for Greenwich Klokkeslet. Manora Tidsignal Kugle. 24° 47' 55" N. Br. 66° 58' 25" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bulk-Oil Pieren, Kiamari, i Karachi Havn, er slukket. 24° 48' N. Br. 66° 58' Ø. Lgd. Naar Fortøjtønderne ud for Pieren ikke er optaget, vises et rødt, fast Fyr fra den Tønde, som ligger  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 39° V. for Pierhovedet. Det grønne Fyr paa Fortøjtønden  $\frac{1}{2}$  Kbl. V. for den nævnte Tønde vil kun være tændt, naar Tønden er ledig.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Sumatra Ø.-Kyst. Tapak Koeda.** Farvandet til Tapak Koeda er afmærket med 3 hvide Spidstønder og 3 sorte Stumpstønder. 4° 2' N. Br. 98° 32' Ø. Lgd.

**China. Hwang Hai N.-Kyst. Cambrian Cove.** Dampren „Ishibashi Maru“ har stødt paa en Klippe 7 Kbl. Ø. t. S.  $\frac{1}{4}$  S. fra Lau Hu Phan ud for Cambrian Cove.

**Korea Ø.-Kyst. Urusan Ko (Commemoration Bay).** I Urusan Ko ligger den  $\frac{3}{4}$  Fv. Klippe, hvis Beliggenhed var usikker, i 8 à 10 Fv. Vand,  $\frac{1}{2}$  Kml. fra Kanjiri Ku, hvis rette Navn er Kanjari Kutsu, Klippen hedder Seiurao. 35° 21' 5" N. Br. 129° 22' 15" Ø. Lgd.  $\frac{3}{4}$  Kml. SV. for denne ligger  $\frac{1}{4}$  Fv. Klippen Poruraku Tori. 35° 20' 35" N. Br. 129° 21' 40" Ø. Lgd.

**Japan. Volcano Islands.** Den nylig dannede Ø er nu kun  $\frac{1}{4}$  Kml. lang og 10 Fod høj over Vandet; den bestaar af Klippe, dækket med Sand. Den ligger 3 Kml. NNØ. fra Minami Io Jima (San Augustino). 24° 16' N. Br. 141° 30' Ø. Lgd.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 31. August 1905. — Loddeapparater. — Om Vestkysthavnesagen. — Vejroversigt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Strejkeklausuler. — Bemandingsforholdene. — Rutedamperne og Konference Fragterne. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfartende. — 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.

(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.

## 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.

Aalborg  
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

## W. B. Dick &amp; Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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.: „Dicotho“. Telefon: Amt I 3994.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.



	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77	77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Dannebrog.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	72 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....		23 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	23 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Hejmdal.....		—	105
Østasiatiske.....	118 — 117 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		89	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		96	105
Torm.....		70	90
Inga.....		74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	100	103
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		100 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....		—	—
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>5</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..		97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..		38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	39
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		146 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....	129	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129
Handelsbank.....	135	134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	135
Grundejerbank.....	119 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119	119 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	98 — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —99	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Helsingørs Jærnsk.....	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	166 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....		131 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	131 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 29. August 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.17	18.14
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. August 1905.

Russiske Noter.....	216.25
4 % Russiske Consols.....	87.90
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	81.70
5 % Mexikanske 1899.....	102.80
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	92.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 52,000, „Kbhvn.“ 82,000, „Dannebrog“ 50,000, „Danmark“ 103,000, „Skjold“ 56,000, „Urania“ 30,000, „Hejmdal“ 2,000, „Østas. Komp.“ 104,000, „Dampsk. af 1896“ 40,000, „Foren. Dampsk.“ 402,000, „Carl“ 46,000, „Nye Dampsk.“ 4,000, „Union“ 26,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 31. August—6. September.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

- Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Fylla] 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morg.
- Til Horsens [Falster] 3 Eftm.
- Til Hadsund, Mariager og Hobro [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassager medtages ikke).
- Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.
- Til Kjerterminde, Nyborg og Rudkjøbing [St. Knud] 5 Eftm.
- Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.
- Til Vejle, anløbende Seiersø paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til London [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

- Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverødde [Limfjorden] 3 Eftm.
- \*) Ikke for Gods.
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.
- Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til St. Petersborg [Tiber] Eftm. fra Toldboden.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 6 Eftm.

Lørdag.

- Til Stege [Falster] 8 Morgen. (Sidste Lørdagstur i Aar).
- Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.
- \*) Ikke for Gods.
- Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamborg [Ella] Eftm.
- Til Königsberg [Moskov] Eftm.
- Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 3 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 Samø og Odense [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til Grenaa [Falster] 10 Aften.
- Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

- Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.
- Til Ebeltoft og Horsens [St. Knud] 5 Eftm. (Fra 11. Septbr. direkte til Horsens, anl. Ebeltoft kun paa Returen om Onsdagen).
- 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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 10 Aften.
- Til Christiania [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

- Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.
- Til Aarhus [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til Stettin [Fiona] 3 Eftm.
- Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
- Fra Esbjerg til Grimsby [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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 Samø og Odense [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.
- Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til New York [United States] Middag fra Frihavnen.
- Til Arendal, Christiansand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Morse] 5 Eftm. fra Frihavnen.
- Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.
- Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

**DANSKE LLOYD,**  
**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## Skibe til Salg.

Galeas, 39 reg. tons bygd 1905 första klass  
 — 59 — — 1894 —  
 Skonare 95 — — 1905 —  
 Skibe i alla störelser köbes och sälges.

M. Ohlson, Gråbrödersg. 13, Malmö.

Paa

## Søkort-Arkivet

sælges:

Tilsynsbog for Dampfartøjer. Pris: Kr. 1,00.

Tilsynsbog for Motorfartøjer (Fiskermotorfartøjer undtagen). Pris: Kr. 1,00.

Tilsynsbog for Fiskermotorfartøjer. Pris: Kr. 0,50.

### 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.

### P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

### Sandballast

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

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

### Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
 Tlf. 18,746.

### EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasses Huse.

Varene bringes overalt.  
 Telf. 25,064.

### J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.  
 Lille Strandstræde 3.

### Silde-Baad

billigt til Salg. En Baad med Motor. En Fiskekvas med Motor sælges billigt.

### M. Ohlsson,

Gråbrödersgatan 13, Malmö.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening** lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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



**Taylor's**

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

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 Navigations-skolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
**Annan, Scotland.**

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
 specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
 er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

**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.

## 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“.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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

## Ledig Lodsoldermandspost.

Lodsoldermandsposten ved Frederikshavn, Hirsholmen og Bangebostrand Lodserier er ledig.

Behørig stemplede Ansøgninger om denne Post, ledsagede af Oplysninger om vedkommendes Søfartsforhold, Eksamensbeviser og Anbefalinger, samt Attest om Helbredstilstand, stiles til Marineministeriet og indsendes indtil 1. Oktober d. A. til undertegnede Overlods.

Det vestlige Overlodsdistrikt.

København Ø, den 29. August 1905.

J. N. Sølling.

## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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

Willes 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.

## Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

**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.

## 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.

## Rob. Asplund, Luleå.

Edsvuren

Skeppsklarerare.

Etabl. 1872. Telegr. „Asplund“.

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.

Sø- og Handelssager.

## Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Per Sundin

Skibsmægler

Sundsvall

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

## SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

## Gustav Moeller & Prentice

Königsberg i. Pr. & Pillau

Telegr.-Adr.: „Prentice“.

Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul

i Pillau.

## 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.

## G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telegramadr.:  
„Smiths,  
St. Petersburg“.

**Hans Smith.**

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.  
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## T. A. Schjøtt.

Skibsmægler. Hudiksvall.

Telegr.-Adr.: „Schjøtt“.

## H. K. H. Pohlmann

Skibsmægler.

Ørnskøldsvik.

Telegr.-Adr.: „Pohlmann“.

## C. BACKMAN

Skibsmægler & Befragtningsagent

Telegr.-Adr.: „Backman“ Lysekil.

## P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og

Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

## Lanterner.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (3: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødet til 180 Øre pr. ¼ Flaske eller ved Høvedelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283. St. Anne Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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.)

## PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

### 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. Telefon 28,224.

## Patent Motoren

arbejder med Texasolie og Petroleum. Den billigste Drivkraft, der endou er fremme. Forlang Tilbud. Leveres fra 1 til 40 H.K.

P. Matthiesen. Motorfabrik, Vejle.

Telf. 128. Telegram-Adr.: „MATTHIESEN“.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

### Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportpramme og Lægter-  
fartøjer, sødygtige og  
af enhver Størrelse,  
altid disponible.  
Bugsordampere, Trawl-  
og Hav-Fiskefartøjer,  
Fiskektransportfartøjer etc.  
udføres fordelagtigt  
ved



Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.  
Strandvej 117. Telefon 69. Statstelefon.

### Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

### 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.

### Aalborg mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

Forlang altid

## OTTO MØNSTEDS

Fineste

## MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. September 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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, 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.

## 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 Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

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

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzapfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.  
International Komposition 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



**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, Smødegods 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 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.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water 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: **Ciseifort.**

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

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.

## I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

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.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

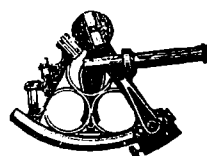
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## 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,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 7. September 1905.

Allerede gennem mange Aar har det fra flere Sider været hævdet, at et meget væsentligt Led i Arbejdet for Udviklingen af Kjøbenhavns Skibsfart maatte være Oprettelsen af et tidssvarende Lægterkompagni. Det har da heller ikke i Tidens Løb skortet paa Planer, der tilsigtede Afbjælpingen af dette Savn, og i alt Fald et enkelt Forsøg, der dog ikke fik noget gunstigt Udfald, har der ogsaa været gjort paa at sætte Sagen i Scene.

Nu er imidlertid, som vi erfarer, Planen paa ny bleven taget op, og allerede af den Maade, hvorpaa dette er sket, kan det erkendes, at der denne Gang er al mulig Chance for, at Sagen vil blive realiseret. Projektet, der i lige høj Grad interesserer Handel og Skibsfart, er dannet af en Kreds af vore Dampskibsrederier i Forbindelse med Grosserersocietetets Komité og de Mænd, der repræsenterer Kjøbenhavns Havnevæsen og Frihavn, og er allerede nu saa vidt fremmet, at man kan danne sig et Overblik over dets Omfang. Lægterkompagniet, der skal dannes som et Aktieselskab, tænkes startet med en Kapital af c. 3 Millioner Kroner, af hvilke en Million forventes tilvejebragt som Laan fra Havnevæsenet og Frihavnsselskabet. Uden Statens Tilladelse vil imidlertid et saadant Laan fra disse to Institutioner ikke kunne ydes, og der er derfor fra Grosserersocietetets Komité indgivet Andragende til Ministeriet om Fremsettelse af Lovforslag desangaaende. Resten af Kapitalen skal saa vidt muligt skaffes til Veje af de i Sagen interesserede Rederier og endelig af Landmandsbanken, der, saavidt vi forstaar, har stillet sig særdeles velvilligt til Sagen. En Tidlang saa det ud, som om Det forenede Dampskibsselskab gennem nogle af Direktør Brandt stillede Betingelser skulde blive en ikke uvæsentlig Hindring for Planens Fremme, men de Vanskeligheder, der heraf opstod, vides i alt Fald nu at være bleven ryddet til Side ved Direktørskiftet i D. F. D. S., og det eneste Punkt af Betydning, hvorom Spørgsmaalet nu drejer sig, synes at være det ovenfor omtalte Laan, for hvilket Chancerne dog af flere Grunde anses for at være særdeles gunstige. Foruden af D. F. D. S. støttes Sagen væsentligst af Østasiatisk Kompagni, Firmaet C. K. Hansen og Hecksher & Søn og sandsynligvis vil en betydelig Del af de øvrige kjøbenhavnske Rederier yde deres Tilslutning. Kompagniets Materiel menes at komme til at omfatte c. 15 à 20 Lægtere til Dels af en ret anselig Størrelse — indtil c. 1200 Tons — og for Størstedelen indrettet til Fremdrivning ved egen Maskinkraft.

Der kan vel næppe være nogen Tvivl om, at det Skridt, der her vil blive foretaget, i Virkeligheden betegner en megen væsentlig Udvidelse af Kjøbenhavns Skibsfart og, set fra dennes Standpunkt, vel tillige en stærkt paakrævet Udvidelse. Det drejer sig jo nemlig her i Grunden mindre om en Konkurrence mod det hamburgske Lægterselskab og andre, der nu besørger den lokale Godstrafik paa de skandinaviske Havne og Østersøhavnene, end om overhovedet at hidføre en Mulighed for en stærkt forøget Trafik og Omsætning over Kjøbenhavn, og det kan kun være med Rette, naar det hævdes, at et dansk Lægterkompagni vil betegne et betydnings-

fuldt Skridt i Retning af at gøre Kjøbenhavn til den Stapelplads, som den efter sin Beliggenhed har stærkt Krav paa at være.

Paa den anden Side kan det dog ikke overses, at der samtidig vil være indført en ny Konkurrence til en Række mindre Sejlskibe, der alt i Forvejen havde fuldt op med Vanskeligheder at kæmpe imod, og selv om denne Konkurrence paa Grund af Lægternes forholdsvis ringe Antal og betydelige Dimensioner maaske nok vil vise sig at være noget mindre, end man fra første Færd kunde være tilbøjelig til at antage, saa kan det dog ikke nægtes, at den er til Stede, og at der maa regnes med den — forøvrigt synes ogsaa et Par af Dampskibsrederierne at have næret nogen Ængstelse i saa Henseende.

Der er da saaledes kun en Grund mere for alle Parter til at iagttage Planens videre Forløb med Opmærksomhed.

Skelskør—Lübeck. Paa Foranledning af Mægler Carlsen i Skelskør vil der, efter hvad „Berlingske Tidende“ erfarer, i en nær Fremtid blive sat en Damp i regelmæssig Fart mellem Skelskør og Lübeck. Dampskibsforbindelsen, som Mægler Carlsen bliver Ekspeditør for, skal kunne befordre 70 Kreaturer til Tyskland paa hver ugentlig Tur. Man har fragtet en Lübecker-Damp til at udføre Farten.

## Skibsfartens Organisation.

### Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Vi har fra Hr. Konsul Johan Hansen modtaget nedenstaaende Indlæg, til hvilket vi i vort næste Nummer skal knytte nogle Bemærkninger.

Hr. Redaktør!

Uagtet jeg følger Deres Blad med stor Interesse og hører til dets stadige Læsere, er Numret af 20. Juli paa Grund af en lille Ferierejse først kommet mig i Hænde for kort Tid siden, saaledes at jeg først for nylig har kunnet gennemlæse de Bemærkninger, som De knytter til det af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ til Regeringen indsendte Andragende om, at de Søfarten vedrørende Sager i saa vid Udstrækning som mulig maa blive henlagt under Indenrigsministeriet, og den af 14. Juli udstedte kongelige Resolution for, at Ledelsen af Sager, der angaar Navigationsundervisningen og Skibes Registrering henlægges til Indenrigsministeriet.

Maa det være mig tilladt — skønt noget *post festum* — at komme tilbage til denne Sag og fremsætte nogle Bemærkninger, som staar for min egen Regning, men som jeg har Grund til at tro ogsaa deles af andre i Skibsfarten interesserede.

Jeg slutter mig fuldt ud til Deres Mening, at det ikke er et helt uvigtigt Skridt, som her er foretaget, et Skridt i den rigtige Retning for saa vidt angaar Omlægningen af Søfartens Sager fra forskellige Ministerier til et enkelt. Det turde være ganske overflødig at pege paa de store Ulemper, der er forbundet med, at et af Landets vigtigste Erhverv sorterer under, Gud véd hvor mange Ministerier, og at det i mange Tilfælde kan være forbundet med Vanskelighed at vide, hvor man overhovedet hører hjemme, naar Sager henvises fra det ene Ministerium til det andet, ikke at tale om, at det

jo altid maa mangle paa Overblik og den rette Kontinuitet i Behandlingen af Søfartssager, naar disse snart afgøres af et snart af et andet Ministerium.

Fællesrepræsentationen har derfor foretaget et højst nødvendigt Skridt, for hvilket vi kun kan være det Tak skyldig, men . . . . naar De i Deres Kommentarer herover siger, at Skibsfartens Ønsker, saa vidt De véd, aldrig har gaaet videre end hertil, ja, saa kommer jeg til det Punkt, hvor i hvert Fald jeg for mit personlige Vedkommende ikke kan være enig med Dem og maa tage Afstand.

Efter min Mening er det Skridt, som nu er foretaget, kun et første Trin paa den Vej, hvis endelige Maal maa være, at vi faar en selvstændig Repræsentation i Administrationen. Det vilde sandelig være for kortsynet, hvis et saa vigtigt og rask fremadskridende Erhverv som Skibsfarten skulde føle sig tilfredsstillet ved at faa sine Sager samlede under et Ministerium uden samtidig at sørge for, at vore Interesser kom i Hænderne paa saadanne Mænd, som sad inde med den fornødne Sagkundskab og Erfaring til at kunne bedømme, om de fra vor Side i Tidens Løb rejste Krav er berettigede og gennemførlige, og som i bekræftende Fald vilde sætte alt ind paa at søge dem gennemført.

Skibsfarten har altfor længe følt Savnet af en særlig Repræsentant indenfor Administrationen — for den Sags Skyld ogsaa paa Rigsdagen — og det skulde gøre mig meget ondt, om Deres Opfattelse virkelig deles af det overvejende Antal af Søfartsinteresserede, at nu kan vi passende slaa os til Ro med, hvad der er opnaaet, thi der er ingen Anledning for os til at støtte de Bestræbelser, der er fremme indenfor andre Erhverv om særlig Repræsentation.

Handelsstanden har klart og tydeligt sagt sin Mening om dette Spørgsmaal, og vi bør gøre det samme; jeg gaar saa vidt at sige, at selv om mangt og meget adskiller Skibsfarten og Handelsstanden, er der endnu mere der forener os, og paa dette Hovedpunkt maa vi kunne arbejde sammen, følgende Moltkes Strategi, idet vi marcherer adskilt, men kæmper samlet, saaledes at det endelige Maal bliver dette, at Landets Hovederhverv er ligelig repræsenterede i Administrationen.

Idealet for mig vilde være en Fagminister for Handel og Skibsfart, en Mand, som uberørt af de politiske Minister-skifter kunde varetage vore Interesser og være lydhør overfor enhver Bevægelse paa det kommercielle eller maritime Omraade saa vel her hjemme som i Udlandet, og som tillige kunde blive et Slags Bindeled mellem Handelen og Skibsfarten, hvis Interesser i Virkeligheden paa mange Punkter falder sammen, og ikke er nær saa forskellige, som mange vil give det Udseende af.

Skulde det vise sig, at Idealet ikke var opnaeligt — jeg for mit Vedkommende slutter mig i Parenthes bemærket fuldt ud til Hr. P e s c k e - K ø e d t's Udtalelser paa Skamlingsbanken angaaende Spørgsmaalet „Idealister“ — saa var det dog tænkeligt, at Handel og Skibsfart kunde opnaa hver en særlig Repræsentant indenfor Ministeriet — Departementschef, eller hvad en saadan burde kaldes — en Mand, der i alle vigtigere Spørgsmaal skulde raadføre sig med de respektive Organisationer, og som sad inde med tilstrækkelig Sagkundskab til at kunne danne sig en selvstændig Mening om ethvert Spørgsmaal. Det var i hvert Fald en Opgave at tage fat paa, et Maal at stile hen imod, og jeg kan ikke tro andet, end at De, Hr. Redaktør, maa have gjort Fællesrepræsentationen eller Skibsfarten Uret med Deres Udtalelse, at Ønskerne aldrig skulde have gaaet videre end til at opnaa, at Sagerne samlede under et Ministerium, *in casu* Indenrigsministeriet.

For at en saadan Tanke som nævnt af mig skal kunne realiseres, og et nærmere Samarbejde mellem Handelen og Skibsfartens Organisationer og Ministeriet opnaas, er det imidlertid nødvendigt, at disse Organisationer er valgt og sammensat saaledes, at de virkelig er

fyldstgørende Repræsentanter for de respektive Erhverv.

Kan dette nu ogsaa siges at være Tilfældet? Jeg skal ikke her komme ind paa Spørgsmaalet om Handelsstandens Repræsentation, der i hvert Fald er fremgaaet af almindelige Valg foretaget af samtlige Købmænd, men kun holde mig til Skibsfartens.

„Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ bestaar som bekendt af følgende Organisationer: Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmesterforeningen, Dansk Navigatørforening, Skipperforeningen og Sømandsforeningen, ialt 8 Foreninger, hvoraf de 2 repræsenterer Rederne, de 3 Skibenes Befalingsmænd og den ene ingen af Delene.

Hvis Forholdet skulde overføres paa Handelsstanden, vilde det se saaledes ud: 2 Foreninger, som repræsenterede Principalerne, 5 Kasserere, Bogholdere o. s. v. og 1 f. Eks. Handels- og Kontoristforeningen.

Jeg ønsker ikke mine Udtalelser opfattede som noget Angreb paa Fællesrepræsentationen, det er langt fra min Hensigt, tværtimod, jeg er den første til at indrømme, at den har gjort et betydeligt og fortjenstfuldt Arbejde, men den er efter min Mening ikke længere helt tidssvarende. Den er i sin Tid dannet under helt andre Forudsætninger og er altfor vilkaarligt sammensat; den vil sikkert kunne udrette en hel Del endnu, men skal de store Spørgsmaal til at tages op — og det turde nu være paa Tide — da er dens Sammensætning ikke saadan, at den afgiver en fuldt betryggende Repræsentation af, hvad der maa forstaas ved Begrebet „Skibsfarten“.

Det kan f. Eks. ikke ventes, at Skibsfører-, Maskinmester- og Sømandsforeningerne skal kunne have den samme Opfattelse af, hvad der maatte gavne Skibsfarten i mange og vigtige Spørgsmaal, som Rederiforeningerne; de kan i mange Tilfælde ikke se saa stort paa saadanne Spørgsmaal som Rederne, der i Følge deres Virksomhed faar anderledes Lejlighed til at komme paa nært Hold og mærke, hvad der foregaar paa de ledende Steder baade her hjemme og i Udlandet.

Dermed maa ikke forstaas, at de Mænd, som for Tiden i Fællesrepræsentationen repræsenterer andet end Rederiinteresser, ikke skulde være fuldt ud dygtige og klartseende, men de er nu en Gang sat paa en anden Post end Rederne, og det kan ikke med Billighed forlanges, at de skal have den samme Interesse for de særlige Sager, som — uden at kollideres med andres Interesse — maatte ligge Rederne paa Hjertet.

Hvis Skibsfarten derfor skal kunne optræde med den fornødne Myndighed udadtil og stille sig et højere Maal, end for hver Gang den opnaar et Æble da at maatte give en Pære til Gengæld — saaledes som Tilfældet var, da Loven om Konsulatafgiften blev ændret, medens der samtidig blev paalagt en ny Byrde i Form af Ulykkesforsikringsloven — da er det nødvendigt, at Sammensætningen af Fællesrepræsentationen forandres, saaledes at denne bliver et fuldt, gyldigt Udtryk for alt, hvad der forstaas ved Begrebet Skibsfart, og at Tyngdepunktet kommer til at hvile paa det rette Sted.

Jeg kunde tænke mig en Sammensætning, noget i Lighed med „Sveriges allmänna Sjöfartsforening“, som saa saadan ud:

2	Repræsentanter for de regulære Linjedampere,
2	— - - almindelige Fragtfarere,
1	— - Bjærgningsselskaber, Fiskerifartøjer, Bugserdampere, Lægterkompagnier, o. s. v.,
1	— - den store Sejlskibsfart,
1	— - mindre do.,

hvilke altsaa vilde være Rederirepræsentanter, endvidere:

- 1 Repræsentant for Skibsførerne,  
 1 — - Maskinmestrene,  
 1 — - Besætningen,  
 1 — - Assurandørerne,  
 1 — - Dispatchørerne,  
 1 — - de store Klassifikationselskaber,  
 1 søkyndig Jurist,

ialt altsaa 14 Medlemmer, hvoraf Rederierne vilde være repræsenteret med Halvdelen. Selvfølgelig kan denne Sammensætning gøres til Genstand for Kritik, da det beror paa et Skøn, hvor mange der bør medtages, men det kan næppe benægtes, at en saadan Repræsentation vilde være et ganske andet og fyldigere Udtryk for, hvad man i Almindelighed forstaaer ved Skibsfarten og de forskellige Afskygninger indenfor denne.

Hvad en saadan nyskabt Fællesrepræsentation kan udrette, maa Tiden vise, men skal Skibsfarten kunne gøre sig Haab om at komme til at indtage en lignende Stilling, som Tilfældet er i flere af de os nærliggende Lande, og bringe det dertil, at Administrationen i alle vigtigere Sager og uden Hensyn til skiftende politiske Forhold raadfører sig med Fællesrepræsentationen, da maa denne være sammensat saaledes, at den fuldt ud kan siges at repræsentere de forskellige Grene indenfor Skibsfarten og i det rette Forhold. Dette kan næppe siges at være Tilfælde i dens nuværende Form.

Deres ærbøddige

Johan Hansen.

## Engelsk Søretssag.

„Court of Session“, Edinburgh, afsagde d. 30. August Dom i en Sag, der var anlagt af „The Tyne Improvement Commissioners“ mod Aktieselskabet Aalborg Dampskibsselskab til Betaling af 4,489 £ 4 sh. 6 d. for Udlæg til Bortfjernelsen af Vrag.

Den 20. Novbr. 1902 forliste Damperen „Knud“, tilhørende det oven for nævnte Dampskibsselskab, inden for Grænserne for Havnen Newcastle-upon-Tyne efter en Kollision med Dampskibet „Swaledale“. „Knud“ blev straks abandonneret af Rederiet og tillige af Assurandørerne som værende totalt forlist, og skønt Skibet ikke laa netop i Løbet, frembød det dog en betydelig Fare for Navigeringen, hvorfor Sagsøgerne i Egenskab af Havnemyndighed saa sig nødsaget til at træffe Foranstaltninger til Sikkerhed for Trafiken. Vraget blev derfor afmærket og belyst og sluttelig sprængt og fjernet. Alt hvad der blev bjærget, blev solgt, men da dette langt fra slog til til at dække Udgifterne, søgte de, efter at have gjort Arrest i Rederiets Ejendom\*), dette til Betaling af den oven for anførte Sum for derigennem at holde sig skadesløs. Ved Skrivelse af 6. April 1905 tilbød det indstævnte Selskab at afvikle Sagen ved Udbetaling af 2,000 £, og d. 27. Juni forøgede det Tilbudet til 2,500 £, i begge Tilfælde med Tillæg af de til Tilbudets Dato paaløbne Sagsomkostninger, hvilket Sagsøgerne imidlertid afslog.

Det udtaltes i Dommen, at „Knud“ efter Forliset kom til at ligge over til Bagbord, hvorved dens Ladning af Kul efterhaanden blev skyllet ud, og i den Stilling den laa, kun faa Yards Nord for Løbet og paa dybt Vand, betegnede den en Fare for Navigeringen, og det paa- hviledet derfor Havnemyndighederne at paase, at der blev draget Omsorg for at sikre Trafiken. „The Tyne Improvement Commissioners“ Kompetence i saa Henseende

\*) Den 24. Oktober 1904 beslagnede Havnemyndighederne i Methil den Aalborg Dampskibsselskab tilhørende Damper „Henning“, der først blev frigivet, efter at Selskabet i Anledning af Sagen angaaende „Knud“ havde deponeret en Sum af 5,000 £.

Red. Anm.

støtter sig dels paa en Række almindelige Lovbestemmelser, men dog navnlig paa „The Tyne Commissioners' Act“ af 1890 § 42, der bemyndiger „the Commissioners“ til efter nærmere bestemt Kundgørelse at sælge, opbugge eller paa anden Maade disponere over Vrag, der er sunket, strandet eller forladt inden for Havnens Grænser, og endvidere til at oppebære det Beløb, som derved maatte indkomme, og efter Fradrag af alle Udgifter vedrørende Vraget at overlevere samme til den, som ejede Skibet, inden det blev Vrag. I Tilfælde af at de i Anledning af Forliset paaløbne Udgifter overstiger Salgssummen, har „the Commissioners“ Krav paa Dækning af Underskudet hos den, der ejede Vraget inden Salget. Idet Grundlaget for „the Commissioners“ Retsstilling hermed er givet, er det imidlertid Rettens Pligt at paase, at disse Lovbestemmelser ikke anvendes med unødigt Haardhed mod Rederen, og at kun uundgaelige og rimelige Fordringer gøres gældende imod denne.

I det foreliggende Tilfælde var „the Commissioners“ Brutto Udlæg 5,553 £ 16 sh. 3 d., fordelt paa et Tidsrum af godt et Aar. Heraf androg Udgiften til Belysning og Vagthold etc. (inkl. c. 64 £ for Tab af Ankere med Tilbehør) 2,145 £ 8 sh. 5 d., til Avertering 25 £ 16 sh. 2 d., til Afmærkning 21 £ 10 sh. 10 d., til Fjernelse af Vraget 3,310 £ 17 sh. 9 d. og til diverse mindre Udlæg 50 £ 3 sh. 1 d. Ved Salget indkom ialt 1,064 £ 11 sh. 9 d., hvorved Underskudet kom til at beløbe sig til den paastævnede Sum af 4,589 £ 4 sh. 6 d.

Det første Spørgsmaal, som maa tages i Betragtning, er, hvorvidt Sagsøgerne har anvendt en saadan Fremgangsmaade ved Bortfjernelsen af Vraget, at de kan anses som berettigede til uden videre at paalægge Indstævnte Omkostningerne. Sagsøgerne sprængte Vraget og fjernede Resterne ved Hjælp af deres egne Funktionærer og Ingeniører, men om de end var berettigede til at udføre dette Arbejde paa den Maade, der passede dem bedst, saa kan de dog ikke fordrø Dækning for Omkostningerne herved, med mindre de kan godtgøre at have anvendt den Fremgangsmaade, der vilde paaføre Indstævnte den mindst mulige Udgift. For saa vidt Sagen var tvivlsom, burde dette komme Sagsøgerne til Gode, men i det foreliggende Tilfælde maa det anses som givet, at Sagsøgerne har anvendt en Fremgangsmaade, der ingenlunde berettiger dem til at lægge de dermed forbundne Omkostninger over paa Indstævnte. Paa den anden Side kan der dog ikke gives Selskabet Medhold i den af dette fremsatte Formodning om, at Sagsøgerne lod sig tilskynde til selv at tage Sagen i Haand i Stedet for at bortlicitere Arbejdet, fordi de mente, at en Storm, der indtraf i Slutningen af November eller Begyndelsen af December 1902, ved at sønderbryde Vraget skulde have gjort Bortfjernelsen til et let og fordelagtigt Arbejde. Paa det Tidspunkt da Sagsøgerne traf Bestemmelse om, hvorledes Arbejdet skulde udføres, havde de nemlig liden eller ingen Udsigt til nogensinde at opnaa Dækning af det indstævnte Selskab, og den overvejende Sandsynlighed var for, at „the Commissioners“ egen Kasse i alle Tilfælde maatte komme til at bære Udgifterne. Ikke desto mindre har Sagsøgerne begaaet en Fejl ved ikke at bortlicitere Arbejdet, og selv om denne Fejl ikke gør ethvert Krav paa Dækning ugyldigt, saa bevirker den dog, at Fordringen om Erstatning ikke kan opstilles paa Grundlag af de virkelige Udgifter. At disse Udgifter maatte blive uforholdsmæssig store, har dels sin Grund i, at Sagsøgernes Stab af Ingeniører ikke sad inde med nogen special Erfaring med Hensyn til det Arbejde, det her drejede sig om, og dels deri, at Dykkerne kun var vant til Pier-Arbejde og ikke til Vrag-Arbejde. Tilmed var, som det fremgaar af en Indberetning fra den ledende Ingeniør af 12. August 1903, det anvendte Materiel ikke skikket til Vrag-Arbejde, og Brugen af det i Forbindelse med Slæbedampere gav Anledning til store Udgifter, der kunde have været und-

gaaet. Endelig var Tilsynet med Arbejdet og Beregningen af den Tid, der medgik, ikke tilfredsstillende og gør det berettiget at drage den Slutning, at hele Foretagendet i hvert Fald blev udført i god Ro og Mag. Medens Dommen saaledes paa alle disse Punkter maa gaa Sagsøgerne imod, maa det dog samtidig erkendes, at de Beløb, Sagsøgerne har gjort Fordring paa for Brugen af deres Materiel og Mandskab, er beregnet efter en meget moderat Skala, der ved Sammenligning med, hvad professionelle Bjærgere og Dykkere beregner sig, tydeligt viser, at der her kun er Tale om Refundering af Udlæg og en rimelig Erstatning for Slid.

Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorfor Arbejdet ikke blev bortliciteret, da er det givet, at Sagsøgerne oprindelig netop har tænkt sig, at dette skulde finde Sted, idet de har udsendt Avertissement om Indsendelse af Tilbud paa „Løftning eller Tilintetgørelse og Bortfjernelse“ af „Knuds“ Vrag, indeholdende saadanne Forbehold, at en Kontrakt, der var oprettet paa Grundlag heraf, maatte have skaffet Sagsøgerne fuld Sikkerhed for, at Arbejdet vilde blive udført saaledes, som det skulde og burde. Der indkom ialt 10 Tilbud i Anledning af dette Avertissement, der, da det paa dette Tidspunkt var givet, at der ikke kunde være Tale om at løfte Vraget, alle drejede sig om Tilintetgørelse og Bortfjernelse. Disse Tilbud blev imidlertid alle afslaaet uden nogen nærmere Motivering, end at Komiteen ikke fandt dem tilfredsstillende, og umiddelbart derefter blev det bestemt, at Havnevæsnet uden Ophold skulde gaa i Gang med at fjerne Vraget. Ved en nøjere Undersøgelse viser det sig, at det sandsynligvis har været den Omstændighed, at ingen af Tilbudene gik ud paa at løfte og saaledes fjerne hele Vraget paa en Gang, der har bevirket, at disse ikke blev modtaget, men dette blev ikke givet til Kende for de Firmaer, der havde indsendt Tilbudene, og ikke heller blev der forlangt videregaende Tilbud. Sagsøgerne maatte imidlertid lige saa godt som de konkurrerende Firmaer vide, at det var haabløst at tænke paa at løfte Vraget, og deres egne Handlinger bekræfter dette, idet de simpelthen gav deres Folk Ordre til at fjerne Vraget. Noget Forslag om at løfte det fremkom overhovedet slet ikke, og „the Commissioners“ gik saaledes netop i Gang med at udføre, hvad Tilbudene gik ud paa. Af de 10 Tilbud kan der maaske af forskellige Grunde ses bort fra de 4, medens det om de øvrige 6 maa erkendes, at de i hvert Fald kunde danne Grundlaget for videre Forhandling. Det var, som ovenfor nævnt, en velkendt Sag paa Tidspunktet for Indleveringen af Tilbudene, at det var umuligt at løfte Damperen og ligeledes, at Skibet laa paa sin Bredside. Det er bleven paastaet af Sagsøgerne, at der kun var 3 Fod Sand under Vraget og derefter Klippebund, men dette er mer end tvivlsomt; thi Skibet laa i 16 Fod Vand ved Lavvande, og skønt det var mer end 30 Fod bredt, var der kort efter Forliset kun 5 eller 6 Fod over Vandet ved Lavvande, hvorfor der er Grund til at tro, at det er sunket betydeligt mere end 3 Fod ned i Sandet. Det har, bl. a. i Henhold til Avertissementet, aldrig været til sigtet af Sagsøgerne, at hver Stump af Vraget skulde skaffes frem af Sandet og bringes i Land, og ikke heller fremgaar det, at de selv har gjort andet end fjerne alt, hvad der stak frem af Sandet og derefter undersøge, om Bunden var ren.

Naar alle disse Forhold tages med i Betragtning, og naar de Krav, som „the Commissioners“ opstillede med Hensyn til Arbejdets Udførelse bedømmes *a priori* efter Sagsøgernes egen Kundgørelse og *aposteriori* ud fra deres egne Handlinger, saa maa det anses som uomtvisteligt, at disse Krav var taget til Følge og medregnet af nogle om ikke af alle 6 øvrige Tilbud. Afhøringen af en Del af dem, der havde indgivet Tilbud, og andre Sagkyndige har da ogsaa fuldt ud bekræftet Formodningen om, at Sagsøgerne har udført Arbejdet efter en mindre heldig Plan og med Anvendelse af altfor meget Mandskab.

Som Grundlag for Fastsættelsen af den Sum for Fjernelse af Vraget, for hvilken Sagsøgerne maa anses som berettigede til at kræve Dækning, kan derfor rettelig sættes et af de indkomne Tilbud, der beløber sig til 1,450 £. Naar der videre tages Hensyn til, hvor nøjeregnende Sagsøgerne var med Kravet om, at alt skulde skaffes bort, og der herfor, for at være paa den sikre Side, beregnes 400 £ yderligere, bør Sagsøgernes Fordring for denne Posts Vedkommende sættes til 1,850 £.

Hvad dernæst angaar Spørgsmaalet om Vagthold, Belysning og Afmærkning, da kan Sagsøgerne ikke anses for at have været berettigede til at slutte Kontrakt herom, idet de i denne Henseende havde en særlig Pligt og Ansvar. Saa længe Vraget tilhørte Rederiet, paahvilede Afmærkning etc. ogsaa dette, men i det Øjeblik da Sagsøgerne overtog Vraget, overtog de ogsaa denne Forpligtelse, som de ikke med Rette kunde overdrage til nogen anden, og hvis nærmere Udførelse de ogsaa selv havde at tage Bestemmelse om. Vraget selv kunde ikke anvendes til Belysningen, da der ikke ragede nogen Mast op over Vandet, og da Sagsøgerne ansaa det for nødvendigt, at der skulde holdes stadig Vagt af en søgaaende Slæberbaad, antog de en saadan med en Bekostning af ialt 2,145 £. Ikke heller paa dette Punkt har Sagsøgerne udvist den Økonomi, som man kunde have ventet, idet de et helt Aar igennem har betalt Timebetaling for Slæberbaaden uden at træffe noget nærmere Arrangement med Hensyn til denne Tjeneste. Baade den Tid, der medgik til Arbejdet, og den Betaling, Slæberbaaden fik, maa anses som ganske uforholdsmæssig. Den Tid, en Entreprenør vilde have anvendt, kan selv med Henblik paa den mindre heldige Aarstid højst ansættes til otte Maaneder, og idet en passende Slæberbaad formentlig vilde kunne skaffes for en Betaling af 150 £ pr. Maaned, vil Udgifterne for dette Punkts Vedkommende kunne ansættes til ialt 1,200 £.

De igvrigte tre Poster af Sagsøgernes Fordring drejer sig om for smaa Summer, til at de under de foreliggende Forhold bør gøres til Genstand for særlig Undersøgelse, og det indstævnte Selskab vil derfor være at dømme til at erstatte Sagsøgerne de af disse foretagne Udlæg med et Beløb af ialt 2,146 £ 19 sh. 9 d.

Da det Beløb, der skal refunderes, er mindre end den Sum, der er nævnt i Indstævntes sidste Tilbud, har det indstævnte Selskab Krav paa Sagsomkostninger fra dettes Dato d. 27. Juni 1905.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er La Plata Markedet flovet yderligere af, og det er særdeles vanskeligt at faa prompte Baade placeret, selv til meget usle Rater. Befragterne har et stort Udvalg af Baade, og ret naturligt søger de at drive Fragterne ned. Til Gengæld er Rederne nu mere forsigtige med at sende Baade ud, hvoraf Følgen er, at Kulraterne er steget, og der er saaledes fra Cardiff til La Plata sidst betalt 10/ à 10/6. I andre Retninger ligger Markederne gennemgaaende bedre, og hermed sigtes nærmest til en Del af Havnene fra Nordamerika samt Østersøen, hvorimod det østlige Marked fremdeles er livløst undtagen for Risbefragtninger fra Bagindien etc. til Japan, for hvilken Forretning adskillige store Baade sluttedes til stigende Fragter. Sidst betalte Rate er 11/6 fra Rangoon til én japansk Havn. Disse Risbefragtninger er foreløbig de eneste direkte Udslag af Fredsslutningen, men der vil til Transporten af Tropper, Krigsmateriel etc. antagelig blive Anvendelse for en Mængde Tonnage ude i Østen, hvorved en Del Baade vil blive trukket bort fra Evropa, og naar der saa samtidig bliver meget at gøre paa Amerika og andre Steder, kan Udsigterne for de kommende Maa-



neder ikke siges at være ganske uden Muligheder. I Østersøen vil, i hvert Fald for nogle Pladsers Vedkommende, nu snart den Tid komme, hvor man maa tænke paa Lukningen, hvilket ligeledes gælder om Hvidehavet, og da der endnu noteres slet ikke saa faa Laster fra disse Kanter, vil der, hvis Rederne blot holder lidt igen, uden al Tvivl kunne betinges højere Fragter. Nu begynder Dagene deroppe jo at tage svært af, Ekspeditionerne bliver længere, Rejserne som Regel ogsaa grundet paa daarligt Vejr, og da desuden Arbejdspengene forskellige Steder er steget ikke saa lidt, maa der sandelig ogsaa højere Fragter til for at faa lidt ud af det. Vi meddelte forrige Uge, at St. Petersborg viste en fastere Tendens, og det glæder os at kunne konstatere, at dette Marked i Ugens Løb yderligere har bedret sig, saa at der antagelig nu kan faas mindst  $1/4\frac{1}{2}$  Hvedebasis til London eller Rotterdam. Der ventes at ville blive meget Korn at eksportere endnu derfra, og det skulde slet ikke undre os at se Fragterne tage et Opsving inden Sæsonens Slutning. Petersborg Markedet er ganske uberegneligt, det kan stige og falde betydeligt i ganske kort Tid, uden at Hensyn tages til andre Markeder, hvilket vi bl. a. har set Eksempler paa i denne Sæson, og det er, som sagt, slet ikke usandsynligt, at vi endnu en Gang i Aar kan blive Vidne til en rask Opgang.

Det østlige Marked ligger ualmindelig flovt, naar lige undtages Risbefragtingerne til Japan, som vi har omtalt ovenfor. Calcutta slutter lidt for Kul i de østlige Farvande, men til Evropa fandt ingen Befragtinger Sted. Kurrachee noterer nominelt 12/ til udsøgt Havn. Bombay sluttede en stor Baad til 11/3 Marseille og Hull, prompt, og betalte 18/ pr. November for Erts til Filadelfia eller Baltimore. Sortehavet har kun taget faa Baade, hvorimod Azoff har vist mere Aktivitet, navnlig for „handy“ Tonnage. Raten fra Odessa, Nikolajeff etc. til L. H. A. R. er nominelt 9/, men fra Sulina er der gjort lidt til 9/6, Option Hamburg 6 d. ekstra. Fra Kustendie noteres 8/9 à 9/ til udsøgt Havn. Azoff betalte indtil 11/9 N. C. for mindre Baade, 11/ à 11/6 „any“ for større, medens der til Danmark sluttedes en prompt 3,800 Tons Baad fra Taganrog til 12/6 én, 13/ to Havne. Donauen har været livligere og sidst sluttet til 11/6 L. H. A. R., 12/ Hamburg, 13/6 Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn.

Middelhavet tager ikke mange Baade, og Raterne holder sig omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. For Erts betales 9/ Ergasteria/Antwerpen, 7/6 Seriphos/Glasgow, 11/ Huelva/Charleston eller Savannah, „free despatch“, og for Esparto noteres 13/6 à 14/ fra Sydspanien til Firth of Forth. Fra Benghazi til U. K. sluttedes til 10/ for Byg, hvilket er 6 d. lavere end for en Uge siden. Saltlaster findes fra Torreveja eller Iviza til 6/ à 6/6 pr. Ton. Ertsfragterne fra Bilbao er højere, og der sluttedes sidst til 5/ à 5/1 $\frac{1}{2}$  Middlesbro eller Stockton, 5/ à 5/3 Rotterdam.

Nordamerika har fragtet noget livligere i Ugens Løb, og Raterne viser for de fleste Eksportvarers Vedkommende lidt Opgang. Der synes i det hele taget at være rigeligere med Laster i Markedet, og navnlig er det glædeligt at se, at der noteres adskillige Kornladninger fra de nordlige Pladser, saa som Baltimore, Filadelfia etc., hvorfra der iøvrigt sluttedes nogle temmelig store Baade pr. Januar til 2/4 $\frac{1}{2}$  udsøgt Havn, 2/6 Hamburg, 2/7 $\frac{1}{2}$  Kjøbenhavn eller Aarhus, medens der for Petroleum betales 21 Cents til to japanske Havne. For Bomuld betales 25/ fra Wilmington til Liverpool eller Bremen, medens der fra Savannah kan faas 27/6 à 30/ til U. K. eller Kontinentet. De kanadiske Træpladser maa betegnes som faste; der noteres 42/6 à 45/ fra Miramichi, 38/9 fra St. John til Englands Vestkyst, og da der jo fra medio næste Måned kun maa sejles med 3 Fods Dækslast til England, kommer Befragterne rimeligvis til at betale endnu mere for prompt Tonnage. Fra Golfen

er der sluttet til og kan fremdeles faas 10/3 à 10/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober/November, medens 10/9 antagelig kan faas pr. September. Tømmerfragterne er højere, og 83/9 er sidst betalte Rate for en stor Baad fra 2 Lastepaladser til Holland og London. Timecharterforretningen ligger bedre og helt op til 4/6 Dødvægt betales for en Hjemtur fra U. S. til Evropa.

La Plata Markedet er stadig yderst mat, og med den betydelige ubefragtede Tonnage paa Vej ud efter, er Udsigterne til en snarlig Opgang til sejlbare Rater ikke særlig lyse. Fra San Lorenzo Grænsen er der igen sluttet til 13/9 à 14/3 til U. K. eller Kontinentet, ja endog 11/9 akcepteredes som Partladning til Liverpool, medens der fra Buenos Ayres betinges 12/ à 12/3. For Quebracho sluttedes til 19/ fra Gaboto pr. September.

Østersømarkedet maa siges at ligge decideret bedre end for en Uge siden. Der er mere Liv over Træbefragtingerne, og hvad Korn angaar, da er Petersborg ogsaa bedre, idet prompt Tonnage nu kan placeres til  $1/3\frac{3}{4}$  à  $1/4\frac{1}{2}$  Hvedebasis London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold, medens der pr. Oktober betinges  $1\frac{1}{2}$  d. mere. Libau noterer 11 d. Havrebasis til London eller Rotterdam,  $11\frac{1}{2}$  d. à 1/ Antwerpen, men det er kun mindre Partier, som endnu kommer frem, og følgelig er der kun Brug for meget lidt Tonnage. Antagelig bliver Korntilførslerne dog snart større. Riga noterer ikke saa faa Trælaster, men det kniber med at komme op paa Konference Raterne og derover. Reval har endnu slet intet at byde paa, og Windau kun nogle enkelte Laster Kappbjælker og Props, hovedsagelig til Ghent, hvortil betales henholdsvis Hfl. 16 pr. Tylt og Frcs. 32 pr. Favn. Kønigsberg, Memel, Danzig etc. uforandret flove fra forrige Uge. Af Trælaster fra Botten er der bl. a. sluttet til Frcs. 36/37 pr. Favn Pulpwood fra mellemfinsk Havn til Terneuzen, Frcs. 35 $\frac{1}{2}$  pr. indtagen Favn Borgå/Calais, 23/ D/B. B., Søderhamn/West Hartlepool (550 Stds.) Frcs. 31 $\frac{1}{2}$  D/B.  $\frac{1}{3}$  Boards Frederikshamn/Ghent (600 Stds.), Frcs. 30 $\frac{1}{2}$  D/B. B. Skellefteå/Antwerpen (850 Stds.), 23/9 to Pladser Sydfinland/London 23/9 D/B.  $\frac{1}{3}$  Boards (800 Stds.).

Kulfragterne er i flere Retninger lidt højere, mest til Østen og La Plata, men ogsaa til Østersøen er de lidt bedre for „handy“ Størrelser. Der er fra Østkysten sidst betalt 3/6 à 3/9 Kronstadt, 3/10 $\frac{1}{2}$  Riga, 3/6 Swinemünde, 4/ à 4/3 Stockholm, 3/6 à 4/ god dansk Havn (1,200/2,000 Tons), 4/3 à 4/9 Smaahavne, 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$  Malmø, 4/ à 4/3 Kiel, 5/ Oporto, 5/3 à 5/6 Genua, 6/4 $\frac{1}{2}$  Barcelona, 6/6 Messina. Fra Cardiff sluttedes der til 4/9 Kronstadt, 6/6 à 6/9 Lissabon, Frcs. 6 $\frac{1}{2}$  Marseille eller Algier, 5/6 Genua, 5/ Konstantinopel, 9/6 Djibuti, 11/6 Colombo, 6/3 Las Palmas eller Tenerifa, 8/ Bermuda, 10/ à 10/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Det synes, som om Petersborg er lidt flovere; der skal saaledes være sluttet 16 Mark for et, ganske vist noget større Skib, som er paa Rejse dertil; det er maaske ogsaa fordelagtigere at vente med at antage Returfragt derfra, indtil Skibene er kommet dertil.

ab Memel. Foruden hvad der er nævnt i forrige Beretning, noteres endvidere til Itzehoe 25 à 26 Mark, Slesvig 22 Mark, Eckernförde, Holtenu 20 à 21 Mark, alt pr. Std.; fremdeles til West Hartlepool Stav £ 9 pr. Mille.

ab Kønigsberg staaer det vedvarende godt, og der noteres samme Rater som i forrige Uge.

ab Danzig søges stadig, og forøvrigt meget ivrigt, mange Skibe for Oljekager til 5 Mark; til Gøteborg direkte 5 $\frac{1}{2}$  Mark; endvidere Havre til Danmark 6 Mark. ab Stralsund og nærliggende Pladser saa vel som fra Rostock ligger Fragtmarkedet vedblivende ret stille.

ab Wismar skal være sluttet Saltsten til Sundhavn 3 $\frac{1}{4}$  Mark, lige som enkelte Skibe for Korn til Danmark til lignende Rater.

ab Kjøbenhavn er bl. a. sluttet til Rødvig, Stubbe-kjøbing, Majs 8 Øre, til Østkysten Slesvig Holsten 3 $\frac{1}{2}$ ,

Mark, Sydsverrig 3 Kr. for Bomuldsfrøkager, samt for Raajærn til Frederiksværk 11½ Øre, Korsør 11 Øre.

ab Bottenhavet noteres, foruden hvad der er opgivet i forrige Beretning, Trångsund/Thames, Stav 30/ Raumo/West Hartlepool, firewood 27/6, Skellefteå/Portugaleti (Bilbao) D/B. 43 à 45 Francs.

ab Sydsverrig — Wismar 4½ Mark, Aberdeen 7/ à 7/6 Granit; endvidere Gadesten Stettin 3½ Mark, Kønigsberg 3¾ Mark, Hamburg 4¼ Mark.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Normandie“ bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Fornyade Ångfartygs A. B. „Götha“ i Göteborg, foretoges d. 29. August 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 Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 233' 8½" langt i Hoveddækket, 35' 0" bredt og 15' 11¾" dybt i Rummet og forsynet med Triple-Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensat af 700 indicerede HK. Kulforbruget viste sig meget gunstigt, og der opnaaedes en Middelhastighed af 10,64 Knob.

Fra Wood, Skinner & Co.'s Værft paa Tynen blev d. 29. August en ny Damper sat i Vandet, bygget for Regning Firmaet Johnsen & Jespersen, Kjøbenhavn.

Damperen, der er Søsterskib til Dampskibet „Hjortholm“, som bygges til samme Rederi, er af single-deck Type med sammenbygget poop og Bro. Skibet er forsynet med dobbelt Bund efter Celler Systemet i hele sin Længde, der tillige med For- og Agterpeak Tanke er indrettet til Vandballast. Maskinen, der er en Triple-Ekspansionsmaskine og forsynes med Damp fra to store Staalkedler, leveres af North-Eastern Marine Engineering Company, Wallsend.

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste Klasse „special survey“, fik ved Afløbningen Navnet „Svanholm“.

## 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. September.) Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 4. September. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Boston 23. August. — Algarve, Borries, afgik fra Marseilles 4. Septbr. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Dunkerque 4. September. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Ymuiden 4. September. — Antwerpen, Madsen, ank. til Libau 21. August. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 16. August. — Arno, Strubberg, ank. til Messina 2. Septbr. — Axelhus, Skow, ank. til Trondhjem 5. September. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. fra Anvers 4. September. — Beira, Lunge, ankom til Nice 2. Septbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 2. Septbr. — Christian IX, J. Wiencke, afgik herfra 31. August. — Dagmar, Larsen, ankom til St. Petersburg 29. August. — Douro, Mortensen, ankom hertil 29. August. — Ella afgik herfra 2. Septbr. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 20. August. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 2. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom til Trångsund 27. August. — Georgios I, Sørensen, ank. til Brahestad 29. August. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Cadiz 4. Septbr. — Jolantha, Simonsen, ankom til Horsens 1. September. — Kasan, Hansen, ankom til Rotterdam 1. Septbr. — Kentucky, Staal, ank. til Stettin 5. Septbr. — Kiew, Christiansen, ankom til Riga 2. Septbr. — Kursk, Gommesen, passerende Brunsbüttel 5. September for Libau-Hull. — Leopold II, Meyer, ank. til Anvers 2. Septbr. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 22. Aug. — Louise,

Kruise, afg. fra Hull 31. August. — Louisiana, Andersen, ankom til New Orleans 3. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Newcastle 4. Septbr. — Maja ankom hertil 3. September. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 3. Septbr. — Moskov, Meldahl, ank. til Pillau 4. Septbr. — Nicclaj II, Lissner, afgik herfra 16. August. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik herfra 27. August. — O. B. Suhr, Frisette, ank. til St. Petersburg 26. August. — Omsk, Jonsen, afgik fra Boness 2. September. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 30. August. — Perm, Christensen, ankom til Libau 26. August. — Pregel, Olsen, afgik fra Boness 4. September. — Rita, Schibbye, ankom til Malaga 4. Septbr. — Seine, Damp, ank. hertil 4. September. — Texas, Andersen, ankom hertil 3. September. — Thyra, Fischer, ank. til Anvers 31. Aug. — Tiber, Bech, afgik herfra 31. Aug. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Riga 4. September. — Viking, Rasmussen, ank. til Grangemouth 4. September. — Hellig Olav, Holst, afgik herfra 23. Aug. — United States, Wulff, ank. hertil 27. August. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 2. September. — Hengest, Harder, ank. hertil 3. September. — Esbjerg, Søbberg, ankom hertil 3. September. — Vadsø, ankom til Swansea 4. September. — Hittfeld, ank. hertil 4. September. — Livadia, Andersen, ankom hertil 5. September. — Botnia, Koføed, ankom til Newcastle 30. Aug. — Ceres, da Cunha, ankom til Leith 4. Septbr. paa Rejse fra Island hertil. — Tjaldur, R. Rothe, ankom hertil 30. August fra Færøerne. — Vesta, Godtredsen, ankom hertil 1. September fra Island.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Grimsby 2. Septbr. — Frode, Meyer, ankom til Rotterdam 5. Septbr. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til Uleåborg 31. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 31. Aug. — Erik II, A. S. Mahncke, afgik fra St. Petersburg 30. August, best. til Rotterdam — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Kronstadt 30. August. — Knud II, Hansen, ank. til Uleåborg 3. Septbr. — Danmark, P. L. Petersen, afgik fra Rouen 5. Septbr., best. til West Hartlepool. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 5. Septbr. — Skjold, Risø, afg. fra St. Petersburg 3. September, best. til Terneuzen. — Magnus, C. A. Schmidt, afg. fra Hull 2. September, best. til Kronstadt. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Uleåborg 1. Septbr. — Svend II, Jensen, ank. til Sunderland 2. Septbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Uleåborg 27. August, bestemt til Rouen.

Viking, Bjørn, Drescher, ank. til Norrköping 4. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Burntisland 5. Septbr. — Ulf, Huus, afg. fra St. Petersburg 2. Septbr., best. til Leith.

Det danek-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Hull 26. Aug. — Michail Ontchoukoïf, Harboe, afgik fra Kronstadt 29. Aug., best. til London. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 31. Aug. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Burntisland 29. August. — Helmer Mørch, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 2. Septbr., bestemt til Hull. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til St. Petersburg 30. August. — Pawel Andrejjeff, Tannebek, afgik fra Colombo 2. September, bestemt til Odessa. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Petersburg 28. August, bestemt til Emden. — Peter Berg, Petersen, afg. fra Rotterdam 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Kronstadt 2. September. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 23. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Newcastle 1. Septbr., bestemt til Kronstadt.

Danmark. Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Methil 3. September. — Ansgar, Madsen, ankom til Dunkerque 26. August. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Kronstadt 4. September, best. til Emden. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 1. Septbr. — Helge, Olsen, ankom til Anvers 27. Aug. — Rolf, Olsen, ankom til Newcastle 3. September. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Newcastle 3. September.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Kronstadt 1. September. Kamma, Løffler, afgik fra Sunderland 31. Aug. — Helga, Risø, ank. til Stockholm 5. Septbr. — Martha, Christensen, ankom til Sundsvall 4. Septbr. — Elna, Rathje, ankom til Stockholm 1. Septbr. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Calais 29. August. — Simone, Jørgensen, ank. til Dunston 1. Septbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 3. Septbr.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, ankom til Antwerpen 31. Aug. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Reval 4. Septbr. bestemt til St. Petersburg. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Runcorn 5. September bestemt til Esbjerg. — Nordsoen, Gram, ankom til Gravelines 31. Aug. — Nexos, Basse, afgik fra Aalborg 1. September bestemt til Skellefteå. — Nora, Jørgensen, ankom til Trångsund 1. September. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Piteå 2. September bestemt til Gravelines. — Napoli, Christensen, afgik fra Methil 5. Septbr. best. til Esbjerg. — Bodil, Thøgersen, afgik fra Le Havre 2. September bestemt til Boness. — Dagmar, Hansen, ankom til Stolpmünde 5. September. — Neptun, Knudsen, afg. fra Haparanda 30. August bestemt til Nizza. — Nerma, K.

Nielsen, afg. fra Chantenay 29. August. best. til Kjøbenhavn.  
— Alfa, Iversen, ankom til Antwerpen 3. September.

**Nordøen.** Nordland, Norsk, ank. til Boness 4. Septbr.  
— Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Kronstadt 1. Septbr. — England, Andersen, ank. til Windau 5. Septbr.  
— Holland, Poulsen, afgik fra Windau 2. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra Strand 28. August.

**Urania.** Polarstjernen, Brandt, ankom til New York 30. August. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Hamburg 30. August, best. til New York. — Mars, Clausen, ank. til Thisted 4. Septbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Ghent 4. September.

**Jylland.** Ingrid, Winther, ank. til Rouen 2. September.  
— Karen, Eriksen, ankom til Trångsund 5. September.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Santander til Kratwick 4. September. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Aarhus til Förefors 1. September. — Mary, Larsen, pass. Blyth 5. Septbr., bestemt til Fraserburgh.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afg. fra Rouen 5. Septbr., bestemt til Forthet.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 31. August, ankom til Neufahrwasser 4. September. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Delfzyl 4. Septbr., best. til Dunston. — Normannia, Erichsen, ankom til Skutskær 1. September. — Livonia, Skov, ankom til Rotterdam 3. September.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Sunderland 31. Aug., ankom til Kbhvn. 3. September.

**Union.** Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 31. Aug. — Caledonia, Hansen, ank. til Hamburg 3. September.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 1. Septbr., best. til Boston (England). — Carbonia, Winckler, afg. fra Riga 2. September, best. til Dordrecht.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Grangemouth 29. August, ank. til Schleswig 3. September. — Selandia, Rasmussen, afg. fra Piteå 30. August, bestemt til Antwerpen.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Blyth 5. September, best. hertil. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Kbhvn. 4. Septbr., best. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, ankom til Tynen 3. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Hamburg 2. Septbr. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Rouen 3. September, best. til West Hartlepool. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Hamburg 31. Aug. — Kronborg, Sørensen, afgik fra Sundsvall 2. September, best. til Alexandria. — Rosenborg, Schultz, ank. til Blyth 4. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Rotterdam 5. Septbr., best. til Tynen. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 2. September. — Søborg, Fischer, afgik fra Kbhvn. 4. September, bestemt til Repola. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kronstadt 4. September.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Bilbao 2. Septbr., best. til West Hartlepool. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sunderland 3. September. — Marselisborg, Andersen, ankom til Shields 4. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kronstadt 30. August, best. til Brake. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Kemi 26. August, bestemt til Rouen. — Tuborg, Agerlin, ankom til Burntisland 3. September. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Burntisland 5. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Ghent 5. September, best. til Tynen.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Stettin 28. Aug. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Christinestad 29. Aug., best. til Rouen. — Kallundborg, Lund, ankom til Kotka 30. August.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Tyne Dock 2. September.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Dunkerque 5. September, best. til Burntisland.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Hull 5. September, bestemt til Pernau. — Helene, Jensen, afgik fra Kronstadt 1. Septbr., best. til Rotterdam. — Sjøland, Sonnichsen, afg. fra Rotterdam 30. August, bestemt til Kronstadt. — Aghete, Sørensen, ankom til Kristiania 2. September. — Hermia, Petersen, afgik fra Libau 2. Septbr. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 4. September, best. til Kiel. — Ajax, Brorsen, afgik fra Ostende 4. September, best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 2. Septbr., best. til St. Petersburg. — Nauta, Madsen, afg. fra Burntisland 4. September, best. til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra Hamburg 5. Septbr. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Cadiz 30. Aug. — St. Thomas, Prah, ank. til Progreso 30. August. — St. Domingo, Koch, afgik fra Galveston 26. August.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ank. til Brahestad 29. Aug.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Yxpila 31. August. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Dunston 5. Septbr. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Terneuzen 31. August. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Aarhus 1. September. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Yxpila 29. August. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Wasklot 5. September. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Rotterdam 5. Septbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til St. Petersburg 29. August. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Repola 2. September. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Hangø 5. September. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Simo 4. September. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Ghent 2. September. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Petersborg 1. Septbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Boness 2. September.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Blyth 4. Septbr., bestemt til Lübeck. — London, Krogh, afg. fra Rotterdam 3. September, best. til Yxpila. — Paris, Tholander, afg. fra Kbhvn. 5. Septbr., best. til Heplotsund. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Borgå 5. September, best. til Spjutsund.

**Mercur.** Berlin, Bom, ank. til Rotterdam 5. Septbr. — Wien, Brink, afg. fra Wasa 5. September, best. til Rotterdam. — Rom a v. Thun, afg. fra Liverpool 19. August, best. til Demerara.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Bremen 29. August. — Clara, Villadsen, ankom til Korsør 3. Septbr. — Kai, Kurtzhals, ankom til Riga 30. Aug. — Erik, Steen, ankom til St. Petersburg 1. September. — Svend, Christensen, ankom til Kallundborg 1. September. — Axel, Damm, afg. fra Ullånger 3. Septbr., best. til Cherbourg. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Kbhvn. 6. September, bestemt til Riga. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Bremen 2. Septbr. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra St. Petersburg 1. Septbr., bestemt til Grimsby. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afg. fra Sundsvall 5. September, bestemt til St. Servan. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Portsmouth 4. September, best. til Methil. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. til Kronstadt 2. September.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik fra Trångsund 30. Aug. til Mistley.

### Sejlskibe.

**Fanø Nordby.** Anna Agnete, Callesen, afgik fra Buenos Ayres 18. August til Kanalen f. O. — Dorane, Sigurdson, afg. fra Bahia 29. Aug. til Aracaty. — Laura, Svarrer, ankom til West Hartlepool 29. August fra Skutskær. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Glasgow 29. August fra Archangel. — Nancy, Petersen, ankom til Falmouth 28. Aug. fra Rio Grande, beordret til Hamburg, ank. dertil 4. Septbr. — Mærdor, Mørck, ankom til Whitby 29. Aug. fra Sundsvall. — Tercera, Beck, ankom til Bordeaux 31. August fra Rosario. — Doris Brødersen, Hansen, ankom til Matupi 5. Juli, afgik derfra 8. August til Westport.

**Fanø. Sønderho.** Merida, Pedersen, pass. 3. September Kjøbenhavn paa Rejse fra Antwerpen til Gefle.

**Renne.** Rolf, Møller, ankom til Stolpmünde 28. August. — Amalie, Nielsen, ankom til Kalmar 1. Septbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Fakse 1. September. — Freja, Bech, ankom til Pillau 2. Septbr. — Charles, Kruse, ank. til Cowes 31. August. — Erik, Sonne, ankom til Kotka 2. September.

**Svendborg.** Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Randers 28. August. — Delos, Andersen, ankom til Kjøbenhavns Red 28. August. — Nevsky, Nielsen, ank. til Aalborg 29. Aug. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Alblæsserdam 28. Aug. — Urania, Nielsen, ankom til Umeå 29. August. — Meta, Møller, ankom til Luleå 29. August. — Doris, Købke, ank. til London 29. August. — Elise, Andreasen, ankom til St. Petersburg 30. August. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Vejle 30. August. — Psyche, Nielsen, ank. til Amsterdam 30. August. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Great Yarmouth 29. August. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Abo 30. August. — Yrsa, Hansen, ankom til Dunkerque 30. August. — Klara, Nielsen, ankom til Holtenau 30. August. — Jens, Eriksen, ankom til Umeå 30. August. — Concordia, Henriksen, ankom til Bologna 30. August. — Zampa, Petersen, ank. til Newcastle 31. August. — Alfrede, Wilde, ankom til Cherbourg 30. August. — Urda, Mikkelsen, ankom til Folkestone 30. August. — Lilly, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 29. August. — Skirner, Pilegaard, ankom til Dunkerque 31. August. — Guldborg, Skovgaard, ank. til Folkestone 1. September. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Brightlandsea 1. September. — Christian, Jørgensen, ank. til Korsør 2. September. — Peter, Jørgensen, ankom til Stettin 1. September. — Rota, Olsen, ankom til Warberg 1. Sept. — Zenitha, Jensen, ankom til London 1.

September. — Capella, Hansen, ankom til Fowey 2. Sept. — Dania, Hansen, ankom til St. Petersburg 1. September. — Merkur, Lund, ankom til Luleå 2. September. — Lindhardt, Madsen, ankom til Lorient 3. September. — Dania, Hansen, ank. til Guernsey 1. September. — Alma, Hansen, ankom til Riga 3. Sept. — Lyø, Jensen, ankom til Aalborg 3. September. — Ragnhild, Andersen, ankom til Harburg 2. September. — Clytia, Nielsen, ank. til Lorient 2. Sept. — Erik, Christensen, ankom til Bogense 2. September. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Faxe 3. September. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Charlestown 3. September. — Fulvia, Nielsen, ank. til St. Petersburg 3. September. — Kirstine, Dam, ank. til Stege 4. September. — Hans Emil, Hansen, ankom til Lübeck 4. September.

**Ærø.** Forældres Minde, Laurizen, ank. 26. Aug. til Pillau. — Norden, Rasmussen, ankom 29. Aug. til Setubal. — Hebe, Clausen, ankom 28. August til Fleetwood. — Express, Boye, afgik 28. August fra København til Landskrona. — Salus, Bager, ankom 29. August til North Shields. — Kronen, Hermansen, ankom 29. Aug. til North Sidney. — Thyra, Rasmussen, er ankommet paa Københavns Red, bestemt til Themsen. — Svalen, Rosenbeck, ank. 9. August til Hawke Harbor (Labrador). — Forening, Hansen, ank. 29. Aug. til Kalmar. — Karen Sophie, Wilhjelm, ank. 29. August til Lysekil. — H. A. Friis, ankom 29. August til Rochester River. — Peter, Olsen, ankom 29. Aug. til Karlskrona. — Ceres, Bager, ankom 30. August til Fowey. — Emilie, Hansen, ank. 28. August til København. — Vera, Mygind, ankom 29. August til Galway. — Astræa, Rasmussen, ankom 30. August til Arbroath. — Smart, Christensen, ankom 31. August til Neufahrwasser. — Enigheden, Friis, ankom 29. August til Swinemünde. — Kirstine, Rasmussen, ankom 31. Aug. til Danzig. — Johanne, Østermann, ankom 30. August til Anstruther. — Ørnen, Rasmussen, afgik 29. August fra Frihavnen til Fredericia. — Valborg, Johansen, ankom 30. August til Dunkeque. — Ami, Christensen, ank. 31. August til Neufahrwasser. — Skjold, Nielsen, ank. 30. August til St. Johns (New Foundland). — Theodor, Andersen, afgik 31. August fra København til Marstal. — Juno, Gotfredsen, afgik 31. August fra København til Kastrup. — Likka, Andersen, afgik 30. August fra Kbhvn. til Sverrig. — Marie, Friis, ank. 29. Aug. til Swinemünde. — Sylphe, ankom 31. August til Havre. — Hamlet, Rasmussen, ank. 31. August til Charlestown. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 1. September til Dunkeque. — Ansgar, Jørgensen, ankom 1. September til Newcastle. — Forældres Minde, Christensen, ankom 1. Septbr. til Binic. — Atlantic, Bastholm, afgik 1. September fra Blyth til Stubbekjøbing. — Alma Marie, Hansen, ankom 31. August til Frederiksstad. — Ægir, Rasmussen, ankom 13. August til Isafjord (Island). — Willi, Knudsen, ankom 2. Septbr. til Rhyll. — Claudia, Aberg, afg. 2. September fra Ipswich til Likeå. — Arken, Christensen, ankom 2. Septbr. til Hamburg. — Gabrielle, Henriksen, ankom 1. September til Frihavnen. — Falken, Hansen, ankom 2. September til Frihavnen. — Abba, Petersen, ankom 1. September til Pillau. — Thekla, Fabricius, ankom 2. September til Amble. — Thea, Friis, ankom 2. Septbr. til Pontrieux. — Bien, Petersen, ank. 31. Aug. til Swinemünde. — Svip, Jensen, ank. 2. Septbr. til Swinemünde. — Anne, Rosenbeck, ankom 4. Septbr. til Riga. — Astræa, Svane, ankom 4. September til Klintehamn. — Union, Mortensen, ankom 4. September til Belfast. — Dorthæa, Bager, ankom 2. September til Skelskør. — Argus, Jensen, ankom 4. September til Castletown. — Zephyr, Hansen, ankom 4. September til Littlehampton. — Ellen, Hansen, ankom 2. September til København. — Emilie, Hansen, ankom 2. September til Frihavnen. — Thøger, Rasmussen, afgik 1. Septbr. fra København til Höganæs. — Argo, Christensen, ankom 31. August til Havre. — Lauritz, Folmer, ankom 4. September til Rønne.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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.

**Storebælt. Langeland.** I Oktober 1905 tændes Kjels-Nor ny Fyr, 800 Alen N. for det nuværende Kjels-Nor Fyr. Det

er et hvidt Lynfyr, der hver 20 S. viser To-Lyn saaledes: Lyn c.  $\frac{1}{3}$  S., Mørke c.  $\frac{4}{3}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{3}$  S., Mørke c.  $\frac{14}{3}$  S. Flammens Højde: 125 Fod. Synsviddens:  $17\frac{1}{2}$  Kml. Lysævenen: 30 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et hvidt, 107 Fod højt, firkantet Taarn.

Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver To-Stød, saaledes: Stød c. 2 S., Pavse c. 3 S., Stød c. 2 S., Pavse c. 53 S.

Beliggenhed:  $54^{\circ} 43' 52''$  N. Br.  $10^{\circ} 43' 31''$  Ø. Lgd.

Samtidig med Tændingen af dette Fyr, nedlægges Fakkebjerg Fyr og det nuværende Kjels-Nor Fyr.

De samme Signaler for Is, der tidligere blev givet ved Fakkebjerg Fyr, vil fremtidig blive givet ved det ny Fyr. Huset, hvorpaa Signalerne vises, ligger tæt S. for Fyrtaarnet.

For Tændingen kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

**Østersøen. Laaland S.-Kyst. Hyllekrog.** Den 6te September 1905 tændes Hyllekrog Fyr.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Karlskrona.** Ledefyrene paa Karlskrona Skibsbro brændes fremtidig fra 1ste August—31te Maj.

**Finland. Finske Bugt. Porkkala Lodplads. Karlshamn.** Karlshamn Fyr er forandret og viser nu rødt og hvidt vekslende Lys fra S.  $7^{\circ}$  Ø. gennem S. til S.  $12^{\circ}$  V., fra N.  $58^{\circ}$  V. til N.  $62^{\circ}$  V. og fra S.  $40^{\circ}$  Ø. til S.  $42^{\circ}$  Ø., grønt Hurtigblink fra S.  $7^{\circ}$  Ø. til S.  $25^{\circ}$  Ø., fra S.  $42^{\circ}$  Ø. til S.  $45^{\circ}$  Ø., og fra S.  $43^{\circ}$  V. gennem V. til N.  $62^{\circ}$  V., og rødt Hurtigblink fra S.  $12^{\circ}$  V. til S.  $43^{\circ}$  V., fra S.  $25^{\circ}$  Ø. til S.  $40^{\circ}$  Ø. og fra N.  $41^{\circ}$  V. til N.  $58^{\circ}$  V. Flammens Højde: 33 Fod.

**Helsingfors Lodsplads. Westra Svartö.** Westra Svartö Fyr er forandret og viser nu hvidt og rødt vekslende Lys fra S.  $10\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til S.  $26^{\circ}$  Ø. og fra S.  $65^{\circ}$  V. til S.  $81\frac{1}{2}^{\circ}$  V., grønt Hurtigblink fra S.  $26^{\circ}$  Ø. til S.  $35^{\circ}$  Ø. og fra S.  $35\frac{1}{2}^{\circ}$  V. til S.  $65^{\circ}$  V. og rødt Hurtigblink fra S.  $10\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. gennem S. til S.  $35\frac{1}{2}^{\circ}$  V. og fra S.  $81\frac{1}{2}^{\circ}$  V. gennem V. til N.  $42^{\circ}$  V.

**Tytärsaaris NWestra (Store-Tjuters).** Tytärsaaris NWestra (Store-Tjuters) Fyr er forandret og viser nu hvidt, fast Lys fra S.  $42\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til S.  $55\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø., hvidt To-Blink hver 10 S. fra S.  $55\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til S.  $82\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø., hvidt Et-Blink hver 5 S. fra S.  $14\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. til S.  $42\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø., og hvidt Fem-Blink hver 20 S. fra S.  $14\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. gennem S. V., N. og Ø. til S.  $82\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø.

**Rusland. Pernau Bugt. Sorkholm.** Baaken paa Sorkholm S.-Ende er permanent borttaget.

**Øsel V. Plastun.** 13 Fods Grunden Plastun, 9<sub>m</sub> Kml. S.  $62^{\circ}$  V. fra Filsand Fyr, hedder nu Saritcheff.

**Windau.** I Windau er Havnearbejderne fuldført. Paa N.-Molen er tændt et rødt, fast Fyr og paa S.-Molen et grønt, fast Fyr.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Kristianiafjord. Tønsberg Distrikt.** I Tønsberg Distrikt er fundet: En 5 Fods Bo 5 Kbl. V.  $\frac{1}{2}$  S. fra Barkevik N.-Fyr. En 22 Fods Bo 1<sub>7</sub> Kbl. S.  $\frac{3}{4}$  Ø. fra Sydostskær; Kosten staar paa denne Bo og ikke paa den N. for denne liggende 7 Fods Bo. En 3 Fv. Bo 2<sub>8</sub> Kbl. NØ.  $\frac{1}{4}$  N. fra Varden paa Stauperlufa. En 1 Fv. Bo 0<sub>7</sub> Kbl. SV. t. S.  $\frac{1}{4}$  S. fra Stangen paa Omeboen ved Tønsberg Tønde. En 23 Fods Bo 2<sub>6</sub> Kbl. SV.  $\frac{1}{2}$  S. fra samme Stang. En 17 Fods Bo, 2<sub>9</sub> Kbl. SV. t. S.  $\frac{3}{4}$  S. fra samme Stang. En 11 Fods Bo 1<sub>5</sub> Kbl. NØ.  $\frac{1}{4}$  N. fra Nordre Elgskær, S.-Siden af Vasserland. En 14 Fods Bo, 0<sub>6</sub> Kbl. Ø.  $\frac{3}{4}$  N. fra 1 Fv. Boen ved Vasserland SØ.-Pynt.

Paa følgende Boer er fundet mindre Dybde: Paa Nylandsboen er der 9 Fod. Paa Boen 1<sub>5</sub> Kbl. S.  $\frac{3}{4}$  Ø. fra Stauperlufa Varde er der 9 Fod. Paa Nordre Bøleboen er der 20 Fod. Paa Søndre Bøleboen er der 12 Fod. Paa Boen  $\frac{1}{2}$  Kbl. NV.  $\frac{3}{4}$  V. fra Nordre Tøndeskær ved Tønsberg Tønde er der 9 Fod.

### Nerdsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland.** Fra den 1ste Oktober 1905 har Fyrskibet „Eider“ som Topbetegnelse kun een sort Ballon, der er hejst paa Stortoppen.

Samtidig faar Fyrskibet „Eider Galliot“ en sort Ballon paa Fortoppen som Topbetegnelse.

**Eider. Tønning.** I Tønning gives nu ogsaa om Natten Stormvarsel-Signal, nemlig med en rød Lanterne, der hejses, naar et hvilket som helst Stormvarsel-Signal vilde være hejst, dersom det var Dag.

**Weser.** Den 22de August 1905 er Fyrskibet „Bremen“ midlertidig inddraget.

**Jade og Ems.** Fra den 6te til den 12te September 1905 er, paa Grund af Øvelser, Farvandet i Alte Jade spærret for al Sejlads; kun Wangerooq Farvand kan benyttes. Desuden er Indløbet til Oster Ems ude fra til Linjen fra Tønde 0,5 til Brauer Plate spærret.

**Helgoland.** I Begyndelsen af 1905 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen ved Helgoland: Den hvide Baaketønde „Düne O“ ombyttes til Forsøg med en sort Lys- og Klokketønde, der senere skal males hvid; den viser hvidt Lys med Formærkelser. 54° 11' 4" N. Br. 7° 56' 22" Ø. Lgd. Ved 5 Fv. Grænsen NØ. for Düne udlægges en hvid Baaketønde, mærket „Düne O“ med Ø-lig Topbetegnelse. 54° 13' 32" N. Br. 7° 56' 6" Ø. Lgd. „Fløjtetønden „Sellebrunnen“ flyttes til 54° 14' 24" N. Br. 7° 50' 22" Ø. Lgd., og den hvide Stationstønde til c. 3/4 Kbl. S. t. Ø. fra den.

**Helgoland og Wangerooq.** I første Halvdel af September 1905 brænder Helgoland og Wangerooq elektriske Fyr i diset eller taaget Vejr ogsaa om Dagen.

**Holland. Zeegat van Ameland. Borndiep.** Bugserbaaden „Katharina“ er sunket i Borndiep i 35 Fod Vand, fra Ameland Fyr i S. 14° V. Over Vraget, der ikke er afmærket, er der 21 Fod Vand. Linjen Ameland Fyr overet med Stump-tønde Nr. 7 med afkortet Kegle gaar Ø. om Vraget. 53° 25' 10" N. Br. 5° 36' 50" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** Vraget i Zuiderzee ud for Uitdam er bort-taget og Afmærkningen inddraget.

**Scheveningen.** Tværs ud for Scheveningen Fyr har der dannet sig en Grund med en mindste Dybde af 6 Fod. Den er c. 1/2 Kbl. lang i NV. og SØ. og ligger i Forlængelsen af og c. 2 Kbl. fra Yderenden af Strandhoofd ved Fyrtaarnet. 52° 6' 31" N. Br. 4° 15' 47" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree. Haringvliet.** I Haringvliet har den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med afkortet Kegle faaet Diamant som Topbetegnelse. Den er flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 47' 8" N. Br. 4° 12' 5" Ø. Lgd.

**England. Themsen. Margate Hook.** Margate Hook Baake er forsvundet. 51° 24' N. Br. 1° 14' 1/2 Ø. Lgd.

Lossepladsen for Fyld i Themsen skal flyttes fra Barrow Deep til Black Deep. Omtrent den 12te Oktober 1905 udlægges følgende fem grønt og gult lodret stribede, spidse Lystønder, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 S.

Lystønde D 1, henad 5 Kml. N. 27° Ø. fra North Shingles Baake. Lystønde D 2, 2 1/2 Kml. N. 5° Ø. fra samme Baake. Lystønde D 3 henad 2 1/2 Kml. N. 32° V. fra samme Baake, som ligger paa 51° 32' N. Br. 1° 15' 1/2 Ø. Lgd. Lystønde D 4 henad 2 Kml. N. 37° V. fra Northwest Shingles Baake. Lystønde D 5, 3 1/2 Kml. N. 85° V. fra samme Baake. De grønne og gule Lystønder Nr. 3, 5 og 7, som nu afmærker Losse-pladsen i Barrow Deep, inddrages.

Tønderne er udelukkende udlagte for Mudderbaadene. og bør ikke bruges som Vejledning for Navigering.

**Humber.** Stump-tønde Nr. 3, ud for Clew Ness Sands, er ombyttet med en rød, baadformet Lys- og Klokketønde, mærket „Clew Ness Nr. 3“, der viser hvidt Fyr med For-mærkelser og ligger 2 1/2 Kml. N. 57° Ø. fra Cleethorpes Pier-hoved. 53° 34' 1/2 N. Br. 0° 1' 1/2 Ø. Lgd.

Stump-tønde Nr. 4, som laa 1 1/2 Kml. N. 77° Ø. fra Fyret paa Grimsby V.-Piers Hoved, er ombyttet med en rød, baad-formet Lys- og Klokketønde, mærket „Lower Burcom“, der viser grønt Lys med Formærkelser og ligger 11 1/2 Kbl. N. 69° Ø. fra det røde Fyr paa Grimsby V.-Piers Hoved.

Spir-tønden, som laa 6 1/4 Kbl. N. 54° Ø. fra Fyret paa Grimsby V.-Piers Hoved, er inddraget.

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

**Frankrig. Anse de Bertheaume** I den Ø-lige Del af Anse de Bertheaume er to Telegrafkabler, det ene til Saint Pierre ved Newfoundland, det andet til Cape Cod, landet ved Kabelhuset. 48° 21' 0" N. Br. 4° 38' 30" V. Lgd. Fra Kysten ligger Kablerne i 1/4 Kml. Afstand fra hinanden i S. 45° V., det første 3 Kml. det andet 4 Kml., og derfra i S. 70° V., med 1 Kml. Afstand mellem Kablerne. Det er forbudt at ankre i og i Nærheden af Kablerne.

**England. Isle of Wight. West Cowes.** Den røde Stump-tønde Nr. 8, c. 7/16 Kbl. SØ. for Promenade Pieren ved West Cowes er ombyttet med en rød Fortøjtønde Nr. 8. 50° 45' 1/2 N. Br. 1° 17' 1/2 V. Lgd.

**England S.-Kyst. Poole Bay.** Et Vrag, med en Mast 2 Fod over Vandet, er sunket i 8 Fv. Vand i Poole Bay, 2 1/4 Kml. S. 18° Ø. fra Bournemouth Pierhoved, og i N. 54° Ø. fra Old Harry Rocks. 50° 40' 1/2 N. Br. 1° 51' 1/2 V. Lgd.

**England V.-Kyst. Trevoise Head NØ.** Den 10de August. 16 1/4 Kml. N. 43° Ø. fra Trevoise Head Fyr. Et Vrag under Vandet med en Mast et Par Fod over Vandet. 50° 45' N. Br. 4° 45' V. Lgd.

**Skotland V.-Kyst. Sound of Mull.** I Sound of Mull er følgende Grunde fundet:

En 18 Fods Klippe N. 48° Ø. fra Grey Island Fyr. Sandsynligvis er der mindre Vand paa denne Klippe.

En 5 1/2 Fv. Klippe, 3 1/2 Kbl. S. 48° Ø. fra Grey Island Fyr.

En 1 3/4 Fv. Klippe, 1 1/2 Kbl. S. 54° Ø. fra Grey Island Fyr, der ligger paa 56° 29' 3/4 N. Br. 5° 42' 1/2 V. Lgd.

En 3 1/4 Fv. Klippe, S. for Liath Sgeir (Grey Rocks), 9 1/2 Kbl. N. 12° Ø. fra Lismore Fyr.

En 2 Fv. Klippe, 9 3/4 Kbl. N. 3° Ø. fra Lismore Fyr. Denne Klippe er forbundet med Liath Sgeir med en Ryg, hvorpaa der er under 3 Fv.

En 3 1/4 Fv. Klippe, 2 1/2 Kbl. S. 74° Ø. fra Lismore Fyr.

En 4 1/4 Fv. Klippe, 2 1/2 Kbl. S. 34° Ø. fra Lismore Fyr. Denne Klippe er forbundet med Sgeir a Ghaidheil med en Ryg, hvorpaa der er under 5 Fv.

3 og 5 Fv. Kurverne strækker sig fra henholdsvis 1 1/4 og 1 1/2 Kbl. Afstand SV. efter fra Lismore Fyr, der ligger paa 56° 27' 1/2 N. Br. 5° 36' 1/2 V. Lgd.

Vraget af en Damper med to Skorstene ligger sunket SV. for Lismore Fyr, tæt Ø. for Lady Rock Baake.

En Klippe, som falder 2 Fod tør, ligger 3/4 Kbl. N. 40° Ø. fra Pierhovedet i Duart Bay V.-lige Del, og en 5 Fods Klippe 1/2 Kbl. Ø. for denne.

**Irland SV.-Kyst. Bantry Bay. Roancarrig.** Roancarrig hvide, faste Fyr er nu forandret til et Lynfyr, der hver 3 S. viser Et-Lyn, Lyn 1/4 S., Mørke 2 1/4 S., og dets Lysævne er forøget Lyset er hvidt fra N. 83° V. gennem V. og S. til S. 81° Ø., rødt fra S. 81° Ø. gennem Ø. og N. til N. 83° V., men det kan i enkelte Retninger skjules af Land. 51° 39' N. Br. 9° 45' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Spanien. Cabo Prior.** Cabo Prior Fyr er forstærket og forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser, afvekslende To-Formærkelser og Fire-Formærkelser.

**Canada. River St. Lawrence. Baie St. Poul. Cap au Corbeau.** Paa Skuret paa Yderenden af Regeringens Værit ved Cap au Corbeau er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 10 Kml. 47° 25' 30" N. Br. 70° 27' 18" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Port Mouton.** Ved Port Mouton er følgende Tønder udlagt:

Spectacle Ledge sorte Spir-tønde paa N.-Siden af Grunden, c. 1 Kml. N. for Mouton Island N.-Ende. 43° 55' 36" N. Br. 64° 47' 30" V. Lgd. Charley Island sorte Spir-tønde paa N.-Siden af Klippen paa N.-Siden af Charley Island. En sort Spir-tønde paa Revlen inden for Charley Island. En sort Spir-tønde ud for Channel Rock.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Great Salt Pond.** En sort Spir-tønde Great Salt Pond Shoal buoy Nr. 1 er udlagt i 15 Fod Vand ved Kantens af Grunden ud for Indian Head paa Ø.-Siden af den S.-lige Del af Great Salt Pond.

**New-York. East River.** Den i East River sunkne Rambuk er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

**New-York Lower Bay. South Channel.** Et Vrag ligger sunket c. 1/2 Kml. S. 76 1/2° Ø. for Lump buoy, Ø. for Sandy Hook, fra Sandy Hook bageste Fyr i N. 81° Ø. og fra Romer Shoal Fyr i S. 54° Ø. Det er afmærket med en vandret stribet Spir-tønde, der ligger i 26 Fod Vand.

**Delaware Bay. Harbor of Refuge.** Vraget af „City Ice Boat Nr. 3“, der laa sunket i Harbor of Refuge, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

**Delaware.** Fenwick Island Shoal Fyrskib Nr. 52 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 20. Fyrene er uforandret, men Reservefyrskibet giver Taagesignal med Klokke eller Horn.

**North Carolina.** Cape Lookout Shoals Fyrskib Nr. 80 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 71 inddraget.

**South Carolina. Winyah Bay.** En Grund med mindste Dybde 4 1/2 Fv. er fundet udfor Winyah Bay. Den strækker sig omtrent i ØNØ. og VSV. og er indenfor 6 Fv. Grænsen c. 1 1/4 Kml. lang. Midten ligger fra Georgetown Fyr i S. 20° Ø. omtrent 13 3/4 Kml. Med svær Sø af SØ. er Vandet uklart paa Grunden.

**South Carolina og Georgia. Savannah River.** I Savannah River har følgende Forandringer fundet Sted ved Fyr og Dagmærker:

Jones Island Fyr er nedlagt. Ved Lower Flats, paa NØ.-Siden af Hovedløbet er anbragt 2 røde, faste Ledefyr. Forfyrret staar paa SV.-Kysten af Jones Island V.-Ende, 7 Kbl. N. 48° V. fra Venus Point Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Bagfyrret staar 400 Alen S. 80° Ø. fra Forfyrret. Flammens Højde: 38 Fod. Fyrbaaker med Dagmærker, hvis N.-lige Del er rød og S.-lige Del hvid. Holdt overet i S. 80° Ø. leder de igennem den gravede Rende gennem Lower Flats.

Paa Baaken til Jones Island Forfyr er anbragt et Dag-mærke, hvis øverste Del er hvid, den nederste rød.

Venus Point Fyr er nedlagt, men Fyrbaaken bliver fore-løbig staaende.

Fyrlampen paa Baaken til Oyster Beds Bagfyr er slukket, men Ledefyret brænder vedblivende.



New Channel Ledefyr er tændt. Forfyret, der viser hvidt, fast Lys, staar paa N.-Kysten af Long Island Ø.-Ende, c.  $\frac{4}{5}$  Kml. N.  $57\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Tybee Knoll Cut bageste Ledefyr. Flammens Højde: 19 Fod.  $32^{\circ} 2' 20''$  N. Br.  $80^{\circ} 55' 32''$  V. Lgd. Bagfyret, der viser rødt, fast Lys, staar 1,270 Alen N.  $81\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Forfyret. Flammens Højde: 39 Fod. Fyrbaaker med Dagmærker, hvis N.-lige Del er rød, den S.-lige Del hvid. Holdt overet i N.  $81\frac{1}{2}^{\circ}$  V. leder de gennem den gravede Rende gennem Østersbanken ved Karantæne-Stationen.

Long Island Crossing hvide, faste Ledefyr er tændt. Forfyret staar paa N.-Kysten af Long Island Ø.-Ende, c.  $\frac{2}{5}$  Kml. N.  $50\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Tybee Knoll Cut bageste Ledefyr. Flammens Højde: 19 Fod.  $32^{\circ} 2' 9''$  N. Br.  $80^{\circ} 55' 6''$  V. Lgd. Bagfyret staar 1,005 Alen S.  $41^{\circ}$  Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 46 Fod. Fyrbaaker med Dagmærker, hvis N.-lige Del er rød, den S.-lige Del hvid. Holdt overet i S.  $41^{\circ}$  Ø. leder de gennem den gravede Rende mellem Long Island og Venus Point training walls.

Long Island Ø.-lige, røde Fyr er slukket, men Fyrbaaken bliver foreløbig staaende.

Upper Flats hvide, faste Ledefyr er tændt. Forfyret staar i 3 Fod Vand ved N.-Kysten af Elba Island Ø.-lige Del  $1\frac{7}{8}$  Kml. N.  $76\frac{1}{2}^{\circ}$  V. fra Lower Flats Forfyret. Flammens Højde: 22 Fod.  $32^{\circ} 4' 34''$  N. Br.  $80^{\circ} 58' 45''$  V. Lgd. Bagfyret staar i 2 Fod Vand 765 Alen S.  $31^{\circ}$  Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 39 Fod. Fyrbaaker med Dagmærker, hvis NØ.-lige Del er rød, den SV.-lige hvid. Holdt overet i S.  $31^{\circ}$  Ø. leder de gennem den gravede Rende gennem Upper Flats.

Elba Island Ledefyr er slukket, men Fyrbaakerne bliver foreløbig staaende.

**Florida. Hawk Channel.** En Grund med mindste Dybde 7 Fod er fundet i Hawk Channel  $3\frac{1}{10}$  Kml. S.  $62^{\circ}$  V. fra Triumph Reef Baake 0 og i Linjen Fowey Rocks Fyr overet med Bacae Shoal Baake. Inden for 12 Fods Grænsen er Grunden 75 Alen i NØ.-SV. og c. 40 Alen bred. For at gaa fri af Grunden maa Fowey Rocks Fyr trækkes fri Ø. for Bacae Shoal Baake.

**Florida Reefs. Marquesas Rock.** Vraget af en Bark ligger sunket nær ved 17 Fods Pullen omtrent 2 Kml. V. for Marquesas Rock. Rejsningen er fjernet, og Skroget er netop synligt ved Lavvande.

#### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Egmont Key Shoal.** Egmont Key Shoal sorte Stumplønde Nr. 3 er inddraget.

#### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Juni 1905 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 22 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11 $\frac{1}{2}$  Fod.

**Rio de la Plata. Montevideo.** Ud for Brava Point losses nu Fyld, hvorved Dybden aftager. Man bør ikke komme Pynten nærmere end 2 Kml. Brava Point:  $34^{\circ} 56'$  S. Br.  $56^{\circ} 9'$  V. Lgd.

#### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Barcelona.** Ved Barcelona Havn er Lystønden ved Ø.-Molen flyttet  $2\frac{1}{4}$  Kbl. S. hen, og den mørke Vinkel i det røde Fyr paa V.-Molens Hoved forandret derefter.

**Palamos. Punto del Molino.** Fyret paa Punta del Molino lyser nu fra N.  $84^{\circ}$  Ø., omtrent 1 Kml. fri af Islas Hormigas, gennem Ø., S. og V. til N.  $10^{\circ}$  V.

**Italien. Genova.** Ved Kontoret for Nautiske Meddelelser i Palazzo S. Giorgio kan Skibsførere hver Hverdag fra Kl. 9 Fm. til Kl. 6 Em. sammenligne deres Søure.

**Savona.** I Indløbet til Savona Havn er der nu uddybet til  $28\frac{1}{2}$  Fod.

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

**Røde Hav. Afrika. Massaua. Isola Difnein.** Det faste Fyr paa Isola Difnein er ombyttet med et hvidt Lynfyret, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 140 Fod. Synsvidden:  $18\frac{5}{8}$  Kml. Sort og hvid, 123 Fod høj Baake med hvidt, 29 Fod højt Beboelseshus.  $16^{\circ} 37' 8''$  N. Br.  $39^{\circ} 18' 47''$  Ø. Lgd.

**Bay of Bengal. River Hugli.** En Lodsdamper, hvid med tre Master og gul Skorsten, krydser ud for Hugli Munding foruden Lodsstartøjerne. Alle Lodsstartøjer fører nu blaåt Flag paa Stortoppen. Om Natten vises de reglementerede Lanterner og Blus. Eastern Channel Fyrskib:  $21^{\circ} 6'$  N. Br.  $88^{\circ} 12'$  Ø. Lgd.

#### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Hongkong. Wan Chu Chau.** En 1 Fv. Grund ligger paa Tyfoon Ankerpladsen NØ. for Wan Chu Chau eller Stone Cutters Island, fra Kranen ved Cosmopolitan Dok i N.  $47^{\circ}$  V.,  $6\frac{1}{2}$  Kbl. og fra Wan Chu Chau N.-Ende i N.  $75^{\circ}$  Ø.  $22^{\circ} 19' 17''$  N. Br.  $114^{\circ} 9' 10''$  Ø. Lgd.

**Namoa Island Ø.** En Klippe, hvorpaa der med Springtids Lavvande er 22 Fod, ligger Ø. for Namoa Island,  $11\frac{1}{4}$  Kml. N.  $7^{\circ}$  Ø. fra High Lamock Island Fyr og fra Namoa Island N. Pynt i S.  $73^{\circ}$  Ø.  $23^{\circ} 26'$  N. Br.  $117^{\circ} 19'$  Ø. Lgd. Der er 8 à 10 Fv. Dybde omkring Klippen, men da Kortene ikke er nøjagtige, bør man ikke komme inden for  $\frac{1}{2}$  Kml. af dens i Kortet angivne Plads.

**Yangtze Kiang. South Channel. Chung Pao Sha.** Da Kysten skylles bort, er Quarentine Baake paa Chung Pao Sha flyttet  $4\frac{1}{2}$  Kbl. S.  $56^{\circ}$  Ø. hen og staar nu  $2\frac{3}{8}$  Kml. N.  $57^{\circ}$  Ø. fra Fau Shan Point Pagode.  $31^{\circ} 26' 2''$  N. Br.  $121^{\circ} 31' 15''$  Ø. Lgd.

#### Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Port Said og Adalia i Lille-Asien er erklæret for pestsmittede.

Triest. — Adalia i Lille-Asien er erklæret for pestsmittet. Sverrig. — Vestpreussen er erklæret for smittet af Kolera. Foruden Känso (ved Göteborg) træder Karantænepladserne Fejan (ved Stockholm), Västra Håstholmen (ved Karlskrona) og Hven i Virksomhed.

#### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. September 1905. — Skibsfartens Organisation. — Engelsk Sørstssag. — Fragtmarkedet. — 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<sup>mm</sup> 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

Møntie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres  
solidt, hurtigt og billigt.

Aktieselskab.

Fra d. 7—13. Septer ber.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

- Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.
- Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassager 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, anløbende Seiers paa Returen om Lørdagen** [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til **Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aft.
- Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften.
- Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Køningsberg** [Adolph Andersen] forv. Eftm. fra Toldboden.
- Til **St. Petersborg** [Seine] forv. Eftm. fra Toldboden.
- Til **London** [Perm] forv. Aften fra Larsens Plads.
- Til **Antwerpen** [Valdemar] forv. Eftm.
- Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredeg.**

- Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgstør\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm. \*) Ikke for Gods.
- Gods til Holstebro og Ringkjøbing via Struer efter gennemgaaende Takster.
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.
- Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Færøerne** (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Pl.
- Fra **Esbjerg til Grimsby** [Nidaros] 6 Eftm.

**Lørdag.**

- Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive** [Thy] 3 Eftm. \*) Ikke for Gods.
- Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
- Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften. (Sidste Lørdagstur i Aar).
- Til **Gteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamborg** [Ella] Eftm.
- Til **Stettin** [Oluf Bager] tidligst 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.
- Til **Island** (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenholfs Plads.
- Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

**Mandag.**

- Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.
- Til **Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsd.** [St. Knud] 5 Em.
- 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 **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Aalborg] 10 Aften.
- Til **Christiania** [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Fra **Esbjerg til Harwich** [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

- Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.
  - Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften. (Sidste Tirsdagstur i Aar).
  - Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm.
  - Til **Stettin** [Riberhuus] 3 Eftm. fra Gl. Dok.
  - Til **Riga** (Turen bortfalder, grundet paa „Union“s Ophold i Riga).
  - Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.
  - Fra **Esbjerg til Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer medtages ikke).
  - Fra **Esbjerg til Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).
  - Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.
  - Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....			78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79
Norden.....			96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
Kjøbenhavn.....			78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Carl.....			90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Dannebrog.....			94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—78	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	78
Urania.....	24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	25
Union.....			80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal.....			103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	127—	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Nordsøen.....			28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Gorm.....			96	105
Torm.....			70	85
Inga.....			74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			98	102
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			—	—
Foren. Bugser-Selsk.....			60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	65
Dansk-russisk Dampsk.....	103—	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88.....			101	102
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 7. — ..			96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		147	147 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	123 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....			128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129
Handelsbank.....	136 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —	135 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —136	136 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	137
Grundejerbank.....	119—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	119	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	98—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	132 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—133	133	133 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 5. September 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.80
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.40	—

**Notering paa Berlins Børs d. 5. September 1905.**

Russiske Noter.....	216.25
4 % Russiske Consols.....	93.50
3 <sup>1</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	87.10
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 126,000, „Kbhvn.“ 88,000, „Dannebrog“ 92,000, „Danmark“ 10,000, „Skjold“ 114,000, „Urania“ 86,000, „Hejmdal“ 14,000, „Østas. Komp.“ 858,000, „Dampsk. af 1896“ 50,000, „Foren. Dampsk.“ 386,000, „Carl“ 68,000, „Union“ 32,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.





# W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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 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 og ved Beddingerne.

## 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“.



Cochran & Co., Annan, Ltd.  
Annan, Scotland.

Fabrikant af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Enkelt-Representant:

Kay Dyhr, Kjøbenhavn

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## LANDMANDSBANKEN

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

## For Herrer

som ønsker en elegant, solid og moderne Klædning, anbefales  
som Specialitet

ægteblaa fin helulds Cheviot.

Ima Kvalitet og enestaaende smuk og holdbar Farve. Skriv  
efter 5 1/4 Al. til en Klædning, som sendes portofrit for 15 Kr. fra

Viborg Klædevæveri, Viborg.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.      Kjøbenhavn, Torsdag den 14. September 1905.      12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092.      Toldbodvej Nr. 22.      Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortoldet Lager af Maskin- og Cylinder-Olier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staal-skibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning; ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeile i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørers Kontor.

**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.

## 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.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

### Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordøjelsen skadelige Stoffer er frataget.

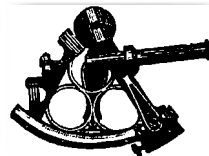
Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.” skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabriken »Ceres» fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ihsen.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Pretler, Kjøbmagerg. 13.

Berg & Larsen  
forhen Martin Nisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonvørk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

### 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.

## Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

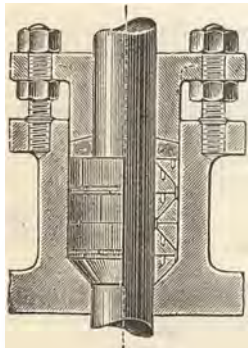
Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.  
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.  
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

## Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende Metalpakning.



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.  
Ca. 49,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.  
Prospekter gratis franco  
Generalrepræsentanter for Skandinavien:

**Max Levig & Co.,**  
Kjøbenhavn K.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 208, Færøerne (i 2 Blade). Maalestok: 1 : 100,000. Pris paa Kortlærred. Kr. 8,00, paa Papir: Kr. 6,00.

Kort Nr. 209, Færøerne med omgivende Flak. Maalestok: 1 : 300,000. Pris paa Kortlærred: Kr. 4,00 paa Papir: Kr. 3,00.

Kort Nr. 184, Færøerne. 1900. Maalestok: 1 : 140,000. annulleres.

### Skibe til Salg.

Galeas, 39 reg. tons byggd 1905 första klass

— 59 — — 1894 —

Skonare 95 — — 1905 —

Skibe i alla störelser köbes och sälges.

M. Ohlson, Gråbrödersg. 13, Malmö.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 14. September 1905.

Det Indlæg om Skibsfartens Organisation og specielt om Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, som Hr. Konsul Johan Hansen offentliggjorde i vort sidste Nummer, fortjener megen Opmærksomhed som et Bidrag til Belysning af vor Skibsfarts Stilling i det offentlige Liv. At styrke denne Stilling er klart nok Formålet for den ærede Indsender, og naar vi i det følgende maa gøre en Del Indvendinger mod hans Argumenter, gælder disse Indvendinger altsaa ikke det Maal, han tilstræber.

Vi tør naturligvis ikke overfor Konsul Hansens Paastand i modsat Retning fastholde, at Skibsfartens Ønsker aldrig er gaaet videre end til at faa Søfartsagerne samlede under ét Ministerium; men vi tør i hvert Fald sige, at saadanne videregaaende Ønsker aldrig, os bekendt, har givet sig noget positivt Udslag, heller ikke i de Henvendelser om Søværnets Administration, der af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er rettet til Regeringen. Og vi maa sige, at vi ikke heller finder, at saadanne videregaaende Ønsker vilde være vel begrundede. Søfartssagernes Centralisering under ét Ministerium frembyder, hvad Konsul Hansen og vi jo er enige om, for Skibsfarten store praktiske Fordele, som vi ikke her behøver paany at nævne; derfor har vi fremhævet det som et vigtigt Skridt i den rigtige Retning, at Regeringen nu har gjort Begyndelsen til denne Centralisering ved at samle de Sager, der angaar Navigationsundervisningen og Skibes Registrering, med de Søfartssager, der allerede henhører under Indenrigsministeriet. Men naar Konsul Hansen derefter i Harmoni med det af Handelsstanden indtagne Standpunkt — finder, at det endelige Maal maa være, at Skibsfarten faar en selvstændig Repræsentation i Administrationen, da er vi ikke enige med ham, fordi vi mangler hans Tro paa en saadan Foranstaltningens Nytte for Skibsfarten, fordi hans Ideal, „en Fagminister for Handel og Skibsfart,“ ikke er vort Ideal. Konsul Hansen overser her, at en Minister, i hvert Fald i parlamentarisk styrede Stater, først og fremmest er en politisk Figur, der nødvendigvis maa vælges ene efter politiske Hensyn. Det kan være en meget tiltalende Tanke, at man skulde have en upolitisk Minister for Handel og Skibsfart, men vi tror, at han, om vi fik ham, vilde berede disse Næringsveje en stor Skuffelse. Thi en upolitisk Minister, vil det under parlamentariske Forhold sige en „magtesløs“ Minister, og vi ser ikke, hvad vi vandt, om vi fik en Minister med nok saa mange gode Ideer, naar han var ude af Stand til at føre dem ud i Livet, fordi han savnede og maatte savne det Rygstød i den lovgivende Forsamling, som for en Handels- og Søfartminister i samme Grad er en Livsbetingelse som for alle andre Ministre.

Denne, som det forekommer os, afgørende Indvending mod en upolitisk Fagminister for Handel og Skibsfart kan, det erkender vi, ikke rejses mod Konsul Hansens subsidiære Standpunkt: en særlig og sagkyndig Repræsentant for Skibsfarten indenfor Ministeriet (f. Eks. en Departementschef), der i alle vigtigere Spørgsmaal skulde raadføre sig med Skibsfartens Organisationer. Men ogsaa her mangler vi Konsul Hansens faste Tro. Thi lod det sig nu end gøre til enhver Tid at finde den

rette Mand, saa frygter vi, at han i den røde Bygning meget hurtigt vilde undergaa en saadan Forandring, at selv Konsul Hansen ikke længere vilde anerkende ham som „den rette“. Den „Føling“ med det praktiske Livs Mænd, som baade Konsul Hansen og vi ønsker at finde indenfor Ministeriet, den er i Virkeligheden ikke betinget af Sagkundskab hos dem, der træffer Afgørelserne. Vi vilde være i Stand til at nævne Eksempler paa, at den rette Forstaaelse netop er fundet hos de „usagkyndige“ indenfor Ministerierne, og vi har en vis Tvivl om, at den Mand, der rives ud af sin Plads i det praktiske Liv og sættes paa en Kontorstol i Ministeriet, ret længe vil bevare det „praktiske“ Syn paa Sagerne, han mulig begynder med, og som er hans eneste Fortrin fremfor dem, der nu afgør dem.

Vi kommer nu til det Afsnit af Konsul Hansens Indlæg, der staar for os som ulige vægtigere end det, vi ovenfor har behandlet. Thi naar den ærede Indsender i Slutningen af sin Artikel vender sig til Spørgsmaalet om Skibsfartens Repræsentation, saa er han ved det Punkt, der efter vor Mening er Sagens Kærnepunkt. Den Interesse, hvormed Konsul Hansen behandler ogsaa denne Side af Sagen, giver Haab om, at han snart vil forstaa, at det ikke er ovenfra, men nedenfra, at Skibsfartens Stilling overfor Administration og Lovgivningsmagt skal styrkes. Har man først en stærk Organisation, saa gælder det at samle saa megen Magt i dens Haand, at den bliver den faktiske Vejleder for Administration og Lovgivningsmagt i alle de saglige Spørgsmaal — og da er man naaet langt videre, end man vilde være naaet gennem Fagministre og Sagkundskab i Administrationen. At naa dette Maal kræver mange Betingelser: først og fremmest naturligvis en Organisation, der virkelig er et sandt Udtryk for Skibsfarten, og dernæst at denne Organisation ledes med den Takt og det Hensyn ogsaa til andre Interesser, som skaber Tillid til dens Ord. Det staar for os, som om Skibsfarten i saa Henseende er naaet vidt frem, saa vist som den i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har skabt sig en Organisation, hvis Indflydelse, vistnok ogsaa efter Konsul Hansens Mening, rækker langt. Naar Konsul Hansen nu fremsætter et Forslag til Fællesrepræsentationens Omdannelse, saa vil han derfor maaske møde en Indvending, der populært kunde formes i Ordene: „Det gaar jo godt, som det gaar.“ Men vi er enige med Konsul Hansen i, at man bør se ud over Øjeblikket, og ogsaa vi kunde tænke os, at Fællesrepræsentationen kunde vinde forøget Indflydelse ved visse Reforme indenfor sine Rammer. Om det af Konsul Hansen fremsatte Forslag til en forandret Sammensætning af Repræsentationen nu rammer det rette, derom vil Meningerne være delte, og vi skal ikke nu udtale os om dets Fortrin og Mangler. Men selvfølgelig kræver det Opmærksomhed og Overvejelse, og vi nærer ikke Tvivl om, at denne ogsaa vil blive det til Del, saaledes at man, naar Tiden dertil findes at være inde, kan reformere Fællesrepræsentationen ved at fastholde de Hovedprinciper, efter hvilke den er dannet, og som jo har vist sig rigtige, men lempe dem efter Tidens forandrede Krav.

Paa et Møde i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart d. 29. f. M. besluttedes det med Enstemmighed at optage „De fire kjøbenhavnske Søforsikrings-Selskaber“, der omfatter Det kgl. oktroyerede Sjøassurance-Kompagni, De private Assurandører, Den kjøbenhavnske Sjøassurance-Forening og Fjerde Søforsikrings-Selskab, i Repræsentationen.

I Lighed med de øvrige Organisationer, der udgør Fællesrepræsentationen, vil Søforsikrings-Selskaberne vælge to Delegerede til Repræsentationen.

Som den ene af disse er, som vi erfarer, hidtil valgt Direktør Carl Will ved De Private Assurandører.

Den diplomatiske Søretskonference i Bryssel, der skal beskæftige sig med det af Comité Maritime International udarbejdede Materiale og Lovudkast, er, efter hvad „Hamb. Corr.“ erfarer, bleven udsat til næste Maaned, for at skaffe Tid til at rette en ny Henvendelse til den tyske Regering om at lade sig repræsentere ved Konferencen.

Efter en senere Meddelelse har den fornyede Henvendelse haft det forønskede Resultat, idet den tyske Regering nu har besluttet at følge Englands Eksempel og sende Repræsentanter til Konferencen.

Upper Mersey Afgift. Som bekendt betaler Skibe, som lossere i Manchester Ship Kanal, en Afgift, som kaldes Upper Mersey dues, og det synes, som om enkelte Mæglere hidtil har brugt at paalægge alle Skibe, som lossere i Kanalen, denne Afgift uden Hensyn til, hvor i Kanalen Losningen finder Sted. Vi har imidlertid bragt i Erfaring, at denne Afgift blot kan paalægges Skibe, som lossere i Ellesmere Port, Weston Docks og Runcorn Docks, medens Skibe, som lossere ved Stuarts Wharf, er fritaget for Afgiften, uagtet dette Lossested ligger lige i Nærheden af Ellesmere Port, og vi vil anbefale Redere, hvis Skibe lossere paa dette Sted, at paase, at Skibet ikke ved Opgøret afkræves denne Afgift.  
(Nordisk Skibsrederforenings Cirk.)

Suezkanalselskabets Administration har nu, efter hvad der bliver meddelt fra Paris, definitivt fattet Beslutning om fra 1. Januar 1906 at nedsætte Afgifterne til 7,75 Francs, altsaa med 75 Centimer. Fra samme Tidspunkt forhøjes Maksimum for Dybgaaende af passerende Skibe fra 8 m. (26 Fod 3 Tm., engelsk) til 8 m. 23 ctm. (27 Fod, engelsk).

Til Selskabets Vicepræsident blev valgt Casimir Perier, Frankrigs forhenværende Præsident. I Administrationen blev yderligere indvalgt den tidligere Viceadmiral Hummann og Præsidenten for Paris—Lyon- og Middelhavs-Jærnbaneselskabet.

Fra Skibsfører R. C. Mortensen, Fører af 3-m. Skonnert „Christian“ af Bogense, har vi modtaget et Indlæg\*) af hvilket vi her gengiver Hovedpunkterne.

Tirsdag d. 1. August, da 3-m. Skonnert „Christian“ i Nærheden af Hals laa bidevind NV. med fin Brise af NNØ. og fint Solskin, kom Dampere „Karin“ af Gøteborg op agter fra og passerede, idet den styrede NV. t. N., saa tæt forbi Skonnerten, at dennes Spryd ragede ind over Dampere Agterskib, hvor det nær var kollideret med den agterste Mast, samtidig med at Dampere Patentlog slæbte langs Siden af Sejlskibet, saa at den med Lethed kunde have været fisket op fra dette.

Skibsfører Mortensen fremhæver — og ganske med Rette — det utilbørlige i denne Maade at navigere

paa, der efter hans Erfaringer skal være alt andet end ualmindelig, og udtaler samtidig et Ønske om, at Dampskibsrederierne vilde paalægge deres Førere at udvise en noget højere Grad af Hensynsfuldhed og Forsigtighed ved deres Navigering overfor Sejlskibene, end hvad der hidtil gennemgaaende er Tilfældet.

Efterlysning. Den 4. September mellem Kl. 9 og 9½ Aften fandt en Kollision Sted c. 8. Kvartmil Nord for Anholt Fyrskib mellem den svenske Brig „Fortuna“ og en ukendt Dampere kommende Syd fra.

Ved Kollisionen fik Briggen betydelig Skade og viste Nødsignaler, men Dampskibet forsvandt i Mørket.

Meddelelser, som kan tjene til at faa oplyst Dampskibets Navn, kan, i Følge norske Blade, indsendes til Nordisk Skibsrederforenings Kontor, Kristiania.

## Ny Søkort.

Det kgl. Søkort-Arkiv: Kort Nr. 208, Færøerne (2 Blade) og Kort Nr. 209, Færøerne med omgivende Flak (1 Blad). Kjøbenhavn 1905.

Efter at det ved Generalstabsmaalingerne i Aarene 1895—99 var bleven godtgjort, at det indtil da anvendte Kort over Færøerne var behæftet med væsentlige Fejl, bestemte Søkort-Arkivet sig til — under Hensyn til den betydelige Tid, der maatte forventes at medgaa, inden Resultatet af Sø-Opmaalingerne kunde foreligge, og den Betydning, Sagen havde for de Søfarende — at udsende et foreløbigt Kort over Øerne. Et saadant Kort, Nr. 184, fremkom i 1900.

I Aarene 1899—1903 fuldenndtes imidlertid Sø-Opmaalingen, og Kort Nr. 208, Færøerne, der nu foreligger i Aar danner derefter Afsløsningen for det nævnte foreløbige Kort. I det ny Kort, der er aflagt i Maalestok 1: 100,000 over 61° 18' N. Brd. — 62° 25' N. Brd. og 6° 2' V. Lgd. — 7° 47' V. Lgd., er Misvisningen aflagt for Aaret 1908, Dybder og Højder er angivet i Meter, idet der samtidig er vedføjet en Tabel til Reduktion til danske Fod og Favne, og Bundarten samt Skær med mindre end 10 Meter Vand og Skær, der falder tørt ved Lavvande, er betegnet ved et simpelt Tegnsystem med tilhørende Forklaring. Ved Fyrene er Synsvidden angivet i „Sømil“ ved 5 Meters Øjehøjde.

Kortet er i enhver Henseende fint og smukt udført — vi ser blot ikke, hvorfor man har valgt at ombytte den almindeligt anvendte, danske Betegnelse „Kvartmil“ med „Sømil“; thi nogen Lettelse for Udlændinge i Benyttelsen af Kortet, som man ved første Øjekast vilde være tilbøjelig til at gætte paa, kan vist næppe siges at være naaet hermed.

Kort Nr. 209, Færøerne med omgivende Flak, er aflagt i Maalestok 1: 300,000 over 61° 8' N. Brd.—62° 49' N. Brd. og 4° 25' V. Lgd.—9° 15' V. Lgd. Misvisningen gælder for Aaret 1908, Dybder og Højder er angivet i Meter (med tilhørende Reduktions-tabel til danske Fod og Favne), og Bundarten er betegnet ved det samme Tegnsystem, som findes anvendt i Kort Nr. 208. Ogsaa her er ved Fyrene Synsvidden angivet i Sømil ved 5 Meters Øjehøjde. Udførelsen staar ganske paa Højde med det ovenfor omtalte Kort, og om begge gælder det, at for saa vidt man overhovedet i saa Henseende kan drage nogen Slutning af selve de foreliggende Blade, svarer disses Værdi fuldt ud til det lange Tidsrum, der er medgaaet til deres Tilvejebringelse.

\*) Forsinket af Mangel paa Plads.



## Det projekterede Lægterkompagni.

Vi har modtaget følgende:

Det er i den senere Tid kommet til Offentlighedens Kundskab, at københavnske Redere med forventet Støtte fra Statens Side agter at starte et stort Lægterkompagni, hvis Opgave skal være at fremme Københavns Handel og Skibsfart.

At et privat Selskab dannes for under en eller anden Form at drive Skibsfart, er der ikke noget at sige til, men naar det skal føres frem med Staten i Ryggen for at faa den nødvendige Stabilitet, saa maa det virkelig vække Forbavselse, hvilket det fremsatte Projekt da ogsaa i høj Grad har vakt i Søfartskredse i Provinserne.

Havde Planen for dette Lægterkompagni ikke været saaledes, at det var nødvendigt at søge Staten eller Lovgivningsmagten om Tilladelse til nogle Institutioners Medvirkning for at føre det ud i Livet, saa var der i Grunden ikke noget at sige imod den, selv om Foretagendet ved en mulig større Konkurrenceævine skulde trykke andre Udøvere paa lignende Virkefelt noget til Side; thi Udviklingen lader sig ikke standse. Men Forholdet bliver rigtignok ganske anderledes, naar Foretagendet bæres frem med Støtte fra Statens Side for paa denne Maade at opnaa større Konkurrenceedygtighed, fordi det ikke alene kommer til at konkurrere med udenlandske Selskaber, men ogsaa med næsten hele den danske provinssielle Sejlskibsfart, særlig med den mindre.

Et Forlydende vil vide, at Finansministeren har stillet sig velvillig overfor Planen, hvilket er ganske uforstaaeligt, men mere uforstaaeligt er det, at Redere søger et saadant Foretagende ført ud i Livet, hvortil Statens Medhjælp skal have for at faa det nødvendige Fundament, og hvoraf Konsekvensen vil blive, at Sejlskibsrederstanden ogsaa skal være med til — igennem Staten — at staa bag ved et Foretagende, der bl. a. har til Formaal at fremme Københavns Skibsfart, og skal saaledes være med til at undergrave sig selv, i hvert Fald er der Fare for, at Sejlskibene kommer til at ligge under i denne Kamp, men endnu mere uforstaaeligt vil det blive, hvis Staten eller Lovgivningsmagten gaar ind paa at imødekomme det maaske allerede indgivne Andragende.

Det vilde dog se underligt ud, om vi Sejlskibsredere eller Sejlskibsejere i Provinserne henvendte os til Staten om nødvendig finansiel Støtte til Installering af en til Fartøjernes Størrelse passende Motor for paa denne Maade bedre at kunne hævde Konkurrenceævnen og derved fremme Provinsernes Skibsfart, skønt dette Forhold vel kan siges at være analogt med det projekterede Lægterkompagni, der bl. a. har til Hensigt at fremme Københavns Skibsfart.

Naar „Dansk Søfartstidende“ skriver, at alle Parter maa jagttage Planens videre Forløb med Opmærksomhed“, saa skal jeg dertil bemærke, at jeg finder det formaalstjenligt for Kredsafdelingerne i Marstal og Svendborg samt Kredsafdelingen for mindre Skibe allerede nu at sætte sig i Forbindelse med hverandre for i Forening at være klar til at skride ind paa det rette Tidspunkt; thi det er særlig i disse Kredse, Trykket vil føles.

De mindre Skibe har nok at gøre med at konkurrere med Jærnbannerne, at de ikke skulde have et Lægterkompagni med Staten i Ryggen at kæmpe med ogsaa.

*Sejlskibsreder.*

Vi skal ikke her vende tilbage til Spørgsmaalet om det projekterede Lægterkompagni, for hvilket vi gjorde Rede i vort sidste Nummer, men kan dog samtidig ikke undlade at henlede den ærede Indsenders Opmærksomhed paa, at det Laan, der her er Tale om, vistnok næppe kan siges at være ensbetydende med Støtte fra Staten. Saa vel Københavns Havnevesen som Frihavnen er nemlig selvejende Institutioner, og det er i Grunden kun

ganske særlige Forhold, der foranlediger, at Statens Sanktion kræves ved Udlaan af disse Pengemidler. Selve Statskassen vil der, om Laanet kommer i Stand, ikke blive paaført nogen Udgift.

„Dansk Søfartstidendes“ Red.

## Et Skoleskib.

Vi har modtaget følgende:

Saavidt jeg har forstaaet det, der hidtil er fremkommet angaaende det paataente Skoleskib, saa er det Mening at bygge et forholdsvis stort Sejlskib (hvortil der ikke findes noget tilsvarende i den danske Koffardiflaade) og der lade Eleverne gennemgaa et fireaarigt Kursus.

Et stort Sejlskib paa c. 4,000 Tons vil imidlertid omtrent udelukkende være henvist til Kul- og Salpeterfarten paa Vestkysten af Amerika, og de Ladninger, der her er Tale om, kommer jo i Reglen ikke nærmere Danmark end Hamburg; ofte losses de i Dunkerque, Antwerpen med flere Pladser, og det vil saaledes være forbunden med en ret betydelig Udgift at faa Skibet til danske Farvande, hvad der sikkert vilde være heldigt for Til- og Afgang af Eleverne. Desuden hører Farten omkring Kap Horn Vest efter ikke til de blide, og det turde derfor maaske nok være en temmelig haard Prøve at sætte uhardede, usøvante Mennesker paa, i Løbet af en tre Ugers Tid at sejle fra Ækvators 27° 28 Graders Middelvarme Døgnet rundt til Kap Horn, hvor Landet er dækket af Is og Sne, og hvor man foruden de hyppige haarde Storme ofte har baade Is og Sne ude paa Søen. En anden Side af Sagen er, om det bliver muligt at faa Eleverne til at blive fire Aar om Bord i Træk; efter min Opfattelse er det for længe at staa om Bord i et Skib for en Sømand, saa længe han lærer, da Uddannelsen bliver for ensidig. Selv med de bedste Forhold vil et saa langt Ophold dog vist blive uudholdeligt for de fleste, og jeg frygter for, at der vil blive mange, der efter et eller to Aars Forløb gaar fra. Vil det ikke ogsaa være temmelig meget at anvende fire Aar og betydelige Omkostninger paa at uddanne et ungt Menneske, uden at man har nogen Vished for, om han i det hele taget vil være Sømand, naar han lærer, hvordan det praktiske Liv er.

Ikke alene kniber det for de Unge at blive søvante og faa saa megen Uddannelse, at de kan faa Hyre og komme i Gang, men de har ogsaa Vanskeligheder, naar de har lært, hvad der til daglig forefalder om Bord i et Skib og ønsker en videregaaende Uddannelse.

Vil det derfor ikke være mere praktisk at bygge et Skib af sædvanlig Lasteævine og forsyne det med de nødvendige Opbygninger til Eleverne, saaledes at Skibet blev passende til Trælafart fra Østersøen til Afrika eller Australien, hvis de længere Rejser nu en Gang skal bibeholdes (til at lære Manøvrering, Udkig og Søvejsreglernes praktiske Anvendelse, findes der iøvrigt ikke mere vel egnede Farvande end vore egne her hjemme) og saa lade Drengene sejle en Rejse eller et Aarstid med, ligesom nu paa „Georg Ståge“. Lad saa dem, der ønsker det, gaa i Koffardifart og lære det praktiske Liv at kende og blive klar over, om de vil vælge Søfart som Livsstilling, forinden der ofres mere paa deres Uddannelse, og naar de er klar over det og maaske bleven Matroser, tag dem saa igen et Aarstid eller mere og giv dem en grundig Uddannelse ud over, hvad der ellers læres, da vil de have bedre Betingelser for at tilegne sig den. De kunde saa samtidig erstatte den faste Besætning i Skibet med Undtagelse af Lærerne og Officererne, og idet Udgifterne til den faste Besætning bortfalder, vil det blive muligt at gøre Uddannelsen billigere. Ved samtidig at lade en Del af Uddannelsen foregaa i Koffardiskibe bliver den Tid, Eleverne er paa



Skoleskibet, kortere — nemlig et Kursus som Dreng og et som voksne i Lighed med de tekniske Skoler for Haandværkere — saa der kan uddannes mange flere og Skoleskibet faa langt større Betydning for hele Sømandstanden. Der skal nok blive tilstrækkelig Tilgang af Elever, naar det viser sig, at Uddannelsen har nogen praktisk Værdi for Søfarten.

*Jens Kusk Jensen.*

## Frugtmarkedet.

Naar undtages det østlige Marked, der fremdeles kun har yderst faa Returlaster at byde paa, har der ellers gennemgaaende været fragtet temmelig livligt i den forløbne Uge, og i flere af de ledende Markeder gør der sig en afgjort fastere Tendens gældende. Nordamerika, La Plata, Azoff og Østersøen er alle højere og fastere. Ladninger noteres i rigeligere Maalestok, og alt ialt maa Udsigterne for Efteraarsmaanederne siges at være betydelig lysere end for et Par Uger siden. Pr. December og Januar noteres der endvidere en Del Kornlaster fra Nordamerika, hvorfra iøvrigt flere Befragtninger pr. denne Termin allerede har fundet Sted, og da det lader til, at der ogsaa vil blive en stor Bomuldshøst, bliver der efter alt at dømme Brug for en ikke ringe Mængde Tonnage, dog gør man vistnok bedst i ikke at være alt for sangvinsk med Hensyn til „outsiders“; thi Rutebaadene vil uden Tvivl tage meget betydelige Kvantiteter Last selv, og vi hører, at flere store engelske Rutebaade, som har været oplagt hele Sommeren, nu vil blive sat i Fart igen, særlig paa Golfhavnene. At La Plata Markedet igen begynder at gaa i Vejret er glædeligt, men det er for lidt endnu, og der er da ogsaa Tegn til Stede paa, at Raterne vil stige yderligere. Som man vil se, er altsaa flere af de oversøiske Markeder bedre, men ogsaa her i Evropa er Tendensen gennemgaaende fastere, og navnlig ligger Forholdene i Østersøen gunstigere, idet saa vel Træfragter er ret rigelige, som nu ogsaa St. Petersborg igen viser mere Begær efter Tonnage for Korn, for hvilken Artikel Raten i Løbet af de sidste 2/3 Uger er avanceret fra omkring 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam til 1/5¼ à 1/6, hvilket jo er en ganske pæn Stigning, og med ordentlige Ekspeditioner levner disse Rater en ret god Fortjeneste for ikke for smaa Baade.

Det østlige Marked er som sagt temmelig livløst, og Raterne er meget lave. Fra Bombay og Kurrachee noteres nominelt henholdsvis 11/6 og 12/6 til udsøgt Havn, og fra Calcutta kan faas 17/6 Jute til Dundee. Rispladserne tager næsten ingen Baade til Evropa, og til Japan er Raterne lidt lavere paa Basis af 11/ til én Havn.

Sortehavet har fragtet mange Baade, dog næsten udelukkende de rumænske og bulgarske Pladser, idet Tilførslerne til de russiske Havne kun har været ubetydelige, men da Krigen jo nu er endt, vil der formentlig snart kunne gøres Regning paa en større Transportævne fra Banernes Side, og dette vil saa senere komme Skibsfarten til Gode. Sulina har fragtet livligt og betalt pr. September op til 10/9 for store Baade til L. H. A. R., hvilket er en Stigning af over 1/ i Ugens Løb. For mindre Baade betaltes 11/6 N. C., og til Kristiania 12/6. Ogsaa Azoff har været ret aktiv, og der sluttedes til 11/ udsøgt Havn for større Baade, 11/6 Hamburg, og til 12/6 N. C. for mindre. Ogsaa pr. Oktober er der noget Begær, men til knap saa høje Rater. Donauen er stille, men fast paa Basis af 12/3 à 12/9 til udsøgt Havn for Lastning indtil medio Oktober.

Middelhavet tager kun forholdsvis faa Baade, da Befragterne krymper sig ved at acceptere de højere Rater, som paa Grund af Fastheden i Sortehavsdistrik-

terne forlanges af Rederne. For Erts er der sidst betalt 7/ Villaricos/Middlesbro, 6/9 Malaga/Rotterdam, 7/9 Carthage/Antwerpen, 9/ Huelva/Antwerpen, 11/ Savannah eller Charleston, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 8/3 Sfax/London, 8/ Dublin, 6/3 Bona/Birkenhead, 7/ Hamburg, og for Esparto 14/ Almeria/Granton. Ertsraterne fra Bilbao er omtrent uforandrede paa Basis af 5/1½ til Middlesbro, 5/3 Stockton, 4/3 Cardiff, 4/4½ Newport.

Nordamerika viser forøget Fasthed og noterer flere Laster baade fra Atlanterhavspladserne og fra Golfen. For Deals fra St. John kan pr. September betinges 38/9 til Englands Vestkyst, fra Pugwash 40/, og fra Miramichi betaltes 42/6 for en 1,400 Stdr. Baad. Adskillige Kornbefragtninger fandt Sted i Ugens Løb, og pr. December/Januar kan faas 2/4½ „Northern Range“ til udsøgt Havn, 3/ Cork f. O. Ligeledes Bomuldshavnene har fragtet livligere, og fra Wilmington er Raten pr. September steget til 27/6 Liverpool, 27/6 à 28/9 Bremen, men pr. Oktober bevilges der ikke saa meget. For Fosfat er sidst betalte Rate 14/9 Tampa/Limhamn. Golfhavnene har fragtet mest for Trælast, hvorfor Raterne er fastere, og der betaltes bl. a. 84/6 til Rotterdam og Ostende, 97/6 Buenos Ayres, 102/6 Rosario. For Baade paa Netto Charter er der noget Begær til 10/6 à 11/ U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet, som jo laa overordentlig flovt, begynder igen at vise Liv, og flere September Baade sluttedes til 15/ fra St. Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men der vil antagelig nu kunne betinges 6 d. à 1/ mere. Buenos Ayres og Bahia Blanca er ogsaa fastere, og der kan faas mindst henholdsvis 12/6 og 13/ pr. September/Oktober.

Østersømarkedet fragter jævnt livligt, og Tønen maa betegnes som fast. Trælaster fra Botten sluttes næsten udelukkende til Konference Rater, ja i mange Tilfælde til over, og det lader til, at der endnu er ret betydelige Kvantiteter at afskibe i Aar. Fra Riga kniber det gennemgaaende med at gennemføre Konference Raterne, men det ser ud til, at dette Marked ogsaa vil fæstne sig. Korn fra Riga findes kun i ubetydelige Poster, ligeledes fra Libau og Windau, men Reval er fuldstændig livløs. Fra St. Petersborg er der derimod nu igen et ganske godt Begær efter Tonnage, og pr. September kan faas 1/6 London eller Rotterdam, 1/6¾ à 1/7½ Antwerpen, Weseren, Hamburg, medens der jo for Oktober antagelig betinges ¾ d. mere. De tyske Pladser har kun Brug for forholdsvis faa Dampere, og Raterne herfra holder sig omtrent uforandret lave. Fra Memel noteres saaledes kun 6/6 for Sleepers til London eller West Hartlepool, 6/3 til Grimsby. Fra Riga til West Hartlepool accepteredes 6/9 Sleepers for en Baad paa 3,000 Loads, 6/10½ for c. 1,300 Loads.

Kulfragterne viser gennemgaaende ingen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb, og der har overalt været fragtet livligt. For „handy“ Tonnage til Østersøen er Begæret godt. Der betaltes sidst fra Østkysten for 2/3,000 Tons Baade 3/7½ à 3/9 Kronstadt eller Swinemünde, 4/1½ à 4/3 Stockholm, 3/9 à 3/10½ Riga, og for specielle Størrelser 4/3 à 4/4½ Kiel (1,000/1,400 Tons), 4/ à 4/3 god dansk Provinshavn (1,000/1,400 Tons), 6/ Thisted (550 Tons), 4/9 Mariager (500 Tons), 4/3 Memel (1,500 Tons), 3/6 Hamburg, 5/3 à 5/6 Genua, 5/6 Malaga, 5/4½ Neapel, 6/6 Palma. Fra Cardiff sluttedes der til 4/6 Swinemünde, 5/3 Kronstadt, 4/9 Lissabon, 6/6 Barcelona, 5/9 Genua, 6/6 Venedig, 4/9 Brindisi, 5/1½ à 5/3 Port Said, 10/6 à 11/ River Plate, 12/6 Rio Janeiro.

Frugtmarkedet for Sejlere er uden væsentlig Forandring; noget Liv i Frugtmarkedet er just ikke at mærke, fraregnet enkelte Pladser f. Eks. Königsberg og særlig Danzig, hvor det synes ret fast. Medens Königsberg endnu staar paa det samme omkring 12 Mark, vil

der sikkert fra Danzig kunne gennemføres  $5\frac{1}{2}$  Mark for Oljekager i September, hvortil der maaske allerede er sluttet.

ab Rügenwalde udhydes en enkelt Ladning Rug til Danmark, Sundhavn  $3\frac{1}{2}$  Mark; men dette er ogsaa alt; ab Stolpmünde og Colberg er det helt stille.

ab Stralsund er alle dertil bestemte Skibe atter placerede retur for Rug til Danmark, Sydsverrig  $3\frac{1}{2}$  Mark, saa der er vist egentlig ingen Risiko ved at sejle fragtsøgende Baade dertil; det gør i hvert Fald flere tyske Skibe.

ab Rostock gaar det lidt trevent, om end alle Skibe, som gaar dertil, bliver sluttet derfra igen til 3 Mark Sundhavn,  $3\frac{1}{2}$  Mark Danmark for Rug eller Hvede.

ab Wismar har været mange Ladninger, Salt og Korn, men Fragten har næppe været over  $3\frac{1}{4}$  Mark Danmark, men for Skibene med Kalksten fra Faxe har der været en lang Tørn ved Losningen, for enkelte Skibe c. 14 Dage.

ab Lübeck har det været meget daarligt; flere Skibe gik ledig derfra. Der skal være sluttet Hvede til Kjøbenhavn 3 Mark og til Sønderborg til kun 2 Mark.

ab Kjøbenhavn blev bl. a. sluttet til Nakskov, Bomuldsfrøkager 13 Øre, Kjertemind Raajærn 12 Øre, samt fra Kastrup, Gødning til Aarhus og Kolding 12 Øre. For Tiden er det ret flovt, der udbydes Bomuldsfrøkager til Oxelø Sund, og Majs til Kønigsberg til kun 3 Mark.

ab Harburg noteres Oljekager til Østkyst England  $6\frac{3}{8}$  à  $6\frac{6}{8}$ , Kanalen  $6\frac{6}{8}$  à  $7\frac{1}{8}$ ; til Helsingfors Salt, 5 à  $5\frac{1}{2}$  Mark.

ab Rotterdam staar Fragtmarkedet ret godt; der vil for prompte Skibe kunne gennemføres  $7\frac{1}{2}$  Mark for Oljekager til Danmark, men kun for øjeblikkelig disponible Skibe.

ab Ghent noteres Oljekager til Danmark, Sverrig 10 à 11 Frs., samt Cikorierødder til Helsingfors, Jacobstad 14 Frs. og Fosfat til Reval 6/.

ab Nantes — Harburg, Skifer 10 à 11 Frs.

## Generalforsamlinger.

### Søassuranceforeningen „Ærø“

i Marstal afholdt den 29. August ekstraordinær Generalforsamling.

Dagsordenen gik ud paa, at ethvert i Foreningen indmeldt Skib samt den korresponderende Reder skulde være forpligtet til at være Medlem af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“. Der udspandt sig nogen Diskussion herom mellem Formanden, Forretningsfører N. J. Olsen og Mægler H. A. Grube, idet denne sidste hævdede, at Foreningen ingen Ret havde til at tvinge en Reder mod hans Vilje ind i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“. I Diskussionen deltog ogsaa Navigationsskolebestyrer Fr. Hansen, der sluttede sig til Formanden.

Formanden, Forretningsfører N. J. Olsen, bød den ikke særlig talrige Forsamling velkommen, idet han forelagde Punkt 1 til Diskussion. Dette lød saaledes:

„Enhver Interessent skal med sine Sejlskibe, der helt eller delvis er forsikrede i Søassuranceforeningen „Ærø“, være Medlem af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“.

Mægler H. A. Grube: Skal det være en Tvangssag for Skibene og paagældende korresponderende Reder at være Medlem af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“? Det vil da være et unaturligt Misgreb; thi det maa være en privat Sag, om man vil være Medlem af „Dansk-Sejlskibsrederi-Forening“ eller ikke. Jeg kan ikke indse, at denne Sag vedrører Søassuranceforeningen „Ærø“.

Forretningsfører N. J. Ohlsen: Paa det forleden afholdte Møde angaaende denne Sag var alle enige om at gen-

nemføre Tanken, som den nu i Dag foreligger paa Dagsordenen.

H. A. Grube: Det er mig fremdeles ufatteligt, at Foreningen kan tvinge en Reder til at være Medlem af Sejlskibsrederiforeningen. Det kender man næppe til i andre Foreninger.

N. J. Ohlsen: I den lille Søassuranceforenings Love findes en Paragraf, som siger, at Medlemmerne skal være Medlemmer af Sejlskibsrederi-Foreningen.

H. A. Grube: Jeg er en bestemt Modstander af Tvang.

N. J. Ohlsen: Ja, vi kan jo stemme om Forslaget.

H. A. Grube: Ingen kan tvinge mig eller nogen anden ind i en Forening. Det er et Indgreb i Folks Privatliv. Jeg er selv Medlem af Sejlskibsrederi-Foreningen, og de Skibe, jeg er Reder for, er indmeldt i Foreningen; men jeg vil kun hævde, at det bør være en frivillig Sag. Forøvrigt finder jeg, at alle Skibe bør være indmeldt i Sejlskibsrederi-Foreningen.

N. J. Ohlsen: Naar man har ment at foretage det nævnte Skridt, er det for ved Masse-Indmeldelser i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ at faa Indflydelse paa Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, vedrørende dens Forretningsførelse. Men er det Mening nu at oparbejde en Stemning imod det forelagte Forslag, vil det være heldigere helt at lade Sagen falde, fremfor ved den ordinære Generalforsamling i Foraaret at faa det slaaet ned.

Navigationsskolebestyrer Fr. Hansen var enig med Grube i, at alle bør være Medlemmer af Sejlskibsrederi-Foreningen, men derimod ikke i hans andre Argumenter. Ad Frivillighedens Vej opnaar man kun lidet. Det har Taleren Bevis for, idet han sidste Vinter personlig gik omkring til de forskellige Redere for at bevæge disse til at indmelde deres Skibe og dem selv personlig i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“. Men Resultatet var uhyre magert. Det er ikke ulovligt, at Skibe og Redere skal være forpligtede til at være Medlemmer af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, hvis det fremsatte Lovforslag bliver vedtaget. Man kan udmelde sig af Søassuranceforeningen, saa er man fri; men ønsker man at blive i en Forening, maa man underkaste sig dennes Love. Det er for at understøtte Søassuranceforeningen „Ærø“s Medlemmer, at man ønsker disse indmeldt i „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“. Denne Forening har nemlig megen Indflydelse paa Lovgivningsmagten; det har Søassuranceforeningen ikke. Derfor er det rigtigt, at Søassuranceforeningen „Ærø“ fordrer af sine Medlemmer, at de bør være Medlemmer af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“.

H. A. Grube: Hansens Motivering forandrer ikke min Opfattelse af, at man bør have frie Hænder.

Fr. Hansen: Saa længe man er Repræsentant for et Skib, maa man tage de Forpligtelser, der følger hermed.

Ved den derefter følgende skriftlige Afstemning vedtoges Punkt 1 med 110 Stemmer mod 6; 3 Stemmesedler var blanke. En Del af de mødte Redere havde Fuldmagt for fraværende Redere.

Dernæst sattes Punkt 2 under Afstemning. Det lød saaledes:

„Hele Kontingentet til denne saa vel det personlige som det for Skibene udlægges af Søassuranceforeningen „Ærø“, til hvilken den forholdsvis Del af Kontingent for den ikke i denne Forening forsikrede Tonnage udfunderes ved Terminen for Betalingen af den ordinære Præmie.

Paa samme Maade dækkes eventuelle Rejse- og Repræsentations-Udgifter vedrørende Kredsafdelingen“.

Efter en kort anbefaling af Formanden og Navigationsskolebestyrer Fr. Hansen vedtoges dette med 85 Stemmer imod 1.

Punkt 3:

„Søassuranceforeningen „Ærø“s Bestyrelse og Formand er samtidig Bestyrelse og Formand for Kredsafdelingen“.

Vedtoges med Akklamation.

Punkt 4:

„Kredsafdelingens Delegerede vælges af Foreningen „Ærø“s ordinære Generalforsamling, der bestemmer deres Antal og Funktionstid“.

Formanden: Bestyrelsen har tænkt sig 6 Delegerede; deraf skulde de tre være Medlemmer af Bestyrelsen for Sæassurancesforeningen „Ærø“ — disse 3 vælger Bestyrelsen selv ud af sin Midte — medens Generalforsamlingen vælger de andre 3 Delegerede.

Ogsaa dette Forslag vedtoges med Akklamation.

Man skred derefter til Valg af de 3 Delegerede.

Valgt blev:

Navigationsskolebestyrer Fr. Hansen med 72 Stemmer, Skibsreder Børre Fries med 50 Stemmer, Skibsreder Olaf Petersen med 35 Stemmer.

Derefter havde Mægler Albert E. Boye 15 Stemmer og Mægler H. A. Grube 13 Stemmer; forøvrigt faldt der en Del spredte Stemmer.

Bestyrelsen bemyndigedes til efter Indmeldingen at opkræve Kontingentet for 1905. („Ærø Avis“.)

#### Aktieselskabet „Svitzers Bjærgningsentreprise“

afholdt d. 1. ds. en ekstraordinær Generalforsamling. Overretssagfører Axel Damm dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Carl Melchior, fremsatte og motiverede kort et Bestyrelsesforslag om Udvidelse af Aktiekapitalen med 600,000 Kr. til Anskaffelse af 2 ny Skibe, det ene et større Skib, det andet et mindre, hvilket sidste skulde træde i Stedet for „Skandinavien“, som er gammelt og derfor skal udrangeres. Aktierne tilbydes forlods Aktionærerne til pari. Skibene er bestilt hos Burmeister & Wain og hos Kjøbenhavns Flydedok.

Forslaget vedtoges enstemmigt. Fremdeles vedtoges et væsentlig ved den foretagne Udvidelse nødvendiggjort Forslag til Lovændringer.

Forsamlingen var beslutningsdygtig.

#### Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1905 følgende Skibe anmeldt som totalt forlist. Sejlskibe: 9 amerikanske, 11 britiske, 4 hollandske, 4 franske, 4 tyske, 2 italienske, 3 norske, 1 portugisisk, 4 svenske; ialt 42. Dampskibe: 1 brasiliansk, 10 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 1 græsk, 3 japanske, 4 norske, 6 russiske, 1 uruguayisk; ialt 29. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 5, sunkne 5, forladt 3, Kondemnation 12, forsvundne 2; for Dampskibene: Stranding 12, Kollision 3, lid 4, Kondemnation 8, forsvundne 2.

Fødrenes Minde, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Søvesborg til Stettin sunket paa 10 Favne Vand ved Fossmunde. Ladningen var Granit. Besætningen, 4 Mand, er reddet.

„Fødrenes Minde“, der var bygget i 1842 i Svaneke og ombygget 1893 i Marstal, maalte 77 Netto Reg.-Tons.

Venezia, Dpsk. af Bergen, er, paa Rejsen fra Blyth til Esbjerg med Kul, strandet paa „Bjælken“ ved Skallingens Fyr. Kaptejnen, hans Hustru samt 10 Mand af Besætningen druknede; kun 2 Mand, nemlig en Matros og en Fyrbøder blev reddet af Esbjerg Lodskutter. Ulykken skete under Forsøget paa at redde sig i Skibets Baad.

Britannia, Galease af Kjøge, maatte paa Rejsen fra Frederikshavn til Oskarshamn under stærk Storm søge tilbage til Yderhavnen og opankrede der, men Stormen og Søen sprængte Kættingerne og drev Skibet ned paa Molens Sten. Forinden Assistance kunde naa Skibet, var Bunden slaaet ind, og det løb fuldt af Vand; Besætningen bjærgede sig selv og sine Ejendele ind paa Molen. Skibet er ikke assureret.

Hugo, Barkskib af Kjøbenhavn, er paa Rejsen til Odense med Træløst strandet ved Fyens Hoved. Besætning og Inventar er af Svitzers indbjerget til Korsør. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Christoffer, Skonnert af Oskarshamn, er strandet paa Hesselø. Svitzers, der assisterer, har bragt Mandskabet i Land. Skonnerten, der var i Ballast, bliver sandsynligvis Vrag.

Fortuna, Brig af Bergvara, er paa Rejsen fra England til Rønne med Kul, bleven paasejlet af en ubekendt Dampner ved Anholt. „Fortuna“ led en Del oven Bords Skade og blev senere indbugseret til Helsingborg, hvor Reparation maa foretages, før Rejsen kan fortsættes. Dampneren fortsatte Rejsen.

Vesta, svensk Bark, kom, paa Rejsen fra Sundsvall til England med Træløst, paa Grund paa Sydspidsen af Amager, men kom ved Svitzers Assistance atter flot og blev indbragt hertil tilsyneladende ubeskadiget.

Breslau, Dpsk. af Stettin, har den 11. September været paa Grund paa Wittensgrund Syd for Lolland, men er atter kommet flot ved Svitzers Assistance og indbragt til Kiel for Undersøgelse. Bjærgelønnen fastsættes ved Voldgift.

Broholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, er efter Grundstødning ankommet til Saigon. Skibet er tæt, men det antages, at Slingrekølen er borte og Skruen beskadiget, saa at Dykkerundersøgelse maa foretages.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag den 9. September løb paa Flensborg Skibsværft en Fragtdampner af Stablen. Skibet, der fik Navnet „Septima“, er bygget til Flensborg Dampskibsselskab og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 240' 3", største Bredde 34' 3", Dybde (moulded) 17' 6", med en Bæreevne af c. 1,800 Tons.

Den 1. September foretoges den officielle Prøvetur med Dampneren „Hjortholm“ bygget for Regning Firmaet Johnson & Jespersen, Kjøbenhavn, paa Wood, Skinner & Co.'s Værft paa Tynen.

Skibet er af single-deck Type med Bak samt sammenbygget poop og Bro og indrettet til Vandballast i den dobbelte Bund og For- og Agterpeaktanke. Prøveturen, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende, overværedes bl. a. af Skibsreder Johnson som Repræsentant for Rederiet.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer  
fra 3 HK. til 100 HK.  
H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

#### Skibsefterretninger.

##### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. September.)  
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 9. Septbr. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 8. September. — Algarve, Borries, ankom til Denia 9. September. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Reval 11. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Burntisland 11. September. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Libau 12. Septbr. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 4. Septbr. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 10. Septbr. for Messina-Lissabon. — Axelhus, Skow, ankom hertil 10. September. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. fra Alloa 10. September. — Beira, Lunge, ank. til Marseilles 7. Septbr. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 6. Septbr. — Dagmar, Larsen, afgik fra St. Petersburg 9. Septbr. — Douro, Mortensen, ankom til Stockholm, 10. Septbr. — Ella afgik herfra 9. September. — Florida, Ørum, pass. Port of Ness 11. September for New Orleans—Aarhus. — Frederik, Thomsen, ankom til Alloa 10. Septbr. — Garonne, Kromann, afgik herfra 9. Septbr. — Georgios I, Sørensen, afg. fra Åbo 9. Septbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Cadiz 4. Septbr. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Horsens 11. September til Island. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 11. Septbr. — Kentucky, Staal, ank. hertil 8. September. — Kiew, Christiansen, afg. fra Riga 10. Septbr. — Kursk, Gommessen, ankom til Hull 7. September. — Leopold II, Meyer, ankom til Antwerpen 2. Septbr. — Loire, Craignou, ankom til la Rochelle 11. September. — Louise, Kruse, pass. Hanstholmen 7. Septbr. for Alloa—Königsberg. — Louisiana, Andersen, ankom til New Orle-

ans 3. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Kristiania 11. Septbr. — Maja ankom hertil 11. September. — Morø, Jacobsen, afg. fra Bergen 11. Septbr. — Moskø, Meldahl, ank. hertil 11. Septbr. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston 3. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Holtenau 12. Septbr. for Libau—Hull. — O. B. Suhr, Frisette, ank. til Skellefteå 8. Septbr. — Omsk. Jonsen, ankom til Riga 8. September. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 10. September. — Perm, Christensen, pass. Brunstüttel 9. September for her—London. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 9. September. — Rita, Schibbye, afgik fra Cadix 9. Septbr. — Seine, Damp, ank. til St. Petersburg 11. Septbr. — Thyra, Fischer, ank. hertil 9. Septbr. — Tiber, Bech, ankom til Lappvik 12. September. — Valdemar, Johnsen, passerede Brunstüttel 10. September for her—Antwerpen. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 9. September. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 4. September. — United States, Wulff, afgik fra Kristiansand 8. Septbr. — Ribarhus, Larsen, ankom hertil 10. September. — Hengest, Harder, ankom til Danzig 9. September. — Esbjerg, Søeberg, ankom til St. Petersburg 9. September. — Vadsø, ankom hertil 10. September. — Hittfeld, afgik herfra 7. Septbr. — Mercur afgik herfra 9. September. — Livadia, Andersen, ank. til Aarhus 12. September. — Activa ankom hertil 12. September. — Ceres, da Cunha, ankom hertil 7. Septbr. fra Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik herfra 10. Septbr. til Island via Leith. — Tjaldur, Rothe, ankom til Leith 11. September paa Rejse herfra til Færøerne.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Grimsby 5. Septbr., best. til St. Petersburg. — Frode, Meyer, afgik fra Rotterdam 11. Septbr., best. til Hull. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Uleåborg 7. September, best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 10. Septbr. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Rotterdam 8. Septbr. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Brahestad 12. September, best. til Uleåborg. — Knud II, Hansen, ank. til Uleåborg 3. Septbr. — Danmark, P. L. Petersen, afg. fra West Hartlepool 12. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Ragnar, Holst, ankom til Blyth 12. Septbr. — Skjold, Risø, ankom til Terneuzen 12. September. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til Kronstadt 9. September. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Uleåborg 8. Septbr., best. til Rouen. — Svend II, Jensen, ank. til Stettin 11. Septbr. — Harald, Hveysel, ankom til Rouen 6. September.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afg. fra Sundsvall 12. Septbr., best. til Søderhamn. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Burntisland 10. Septbr., best. til Stockholm. — Ulf, Huus, ankom til Leith 9. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra Hull 9. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til London 6. September. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til St. Petersburg 6. Septbr. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Kronstadt 8. September. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til Hull 9. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til St. Petersburg 30. August. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afgik fra Colombo 2. September. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Emden 9. September, bestemt til Blyth. — Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Kronstadt 2. Septbr. Johan Siem, Knudsen, afgik fra St. Petersburg 5. Septbr., bestemt til Grimsby.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Kiel 9. September. — Ansgar, Madsen, ankom til Grangemouth 6. Septbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Kronstadt 4. September, best. til Emden. — Hamlet, Reese, afgik fra Riga 8. Septbr., best. til Gand. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 10. Septbr. — Rolf, Olsen, afgik fra Newcastle 8. September, best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afgik fra Newcastle 7. September, bestemt til Kronstadt.

**Heimdal.** Anine, Leth, afg. fra Kronstadt 8. Septbr. — Kamma, Løffer, ank. til Hernøsand 10. September. — Helga, Risø, ank. til Bureå 11. Septbr. — Martha, Christensen, afgik fra Hernøsand 9. Septbr. — Therese, Izard-Pedersen, afg. fra Newcastle 9. Septbr. — Simone, Jørgensen, ank. til Islinge 11. Septbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Rouen 11. Septbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Antwerpen 10. September, bestemt til Methil. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Borgå 11. September, bestemt til Brahestad. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Esbjerg 10. Septbr. — Nordsøen, Gram, pass. Helsingør 12. Septbr., best. til Gefle. — Nexø's, Basse, afgik fra Skellefteå 9. September, best. til Gravelines. — Nora, Jørgensen, pass. Hanstholm 12. September, best. til Ghent. — Cito, P. Nielsen, ank. til Gravelines 12. Septbr. — Napoli, Christensen, afgik fra Esbjerg 9. Septbr., best. til Umeå. — Bodil, Thøgersen, ank. til Aarhus 11. Septbr. — Dagmar, Hansen, afgik fra Stolpmünde 11. September, best. til Brandöhamn. — Neptun, Knudsen, pass. Grimsby

8. Septbr, best. til Nizza. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Hudiksvall 12. Septbr. — Alfa, Iversen, ankom til Esbjerg 9. September.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, ankom til St. Petersburg 7. Septbr. — Nordland, Norsk, ank. til Kbhvn. 10. Septbr. — Holland, Poulsen, afgik fra West Hartlepool 12. Septbr. — England, Andersen, afg. fra Windau 9. September. — Rusland, Møller, ank. til Calais 9. September.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til New York 30. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Ghent 11. September. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Hamburg 30. August. — Mars, Clausen, afgik fra Aalborg 11. Septbr.

**Jylland.** Ingrid, Winther, ank. til Methil 12. September. — Karen, Eriksen, afgik fra Trångsund til Honfleur 7. September.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ank. til Kratzwick 12. Septbr. — Dagny, Lorentzen, ankom til Altappen 9. September. — Mary, Larsen, afgik fra Aberdeen til Königsberg 9. Septbr.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Burntisland 11. September.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Neufahrwasser 8. September, ankom til Riga 10. September. — Russia, Jespersen, ankom til Hamburg 10. September. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Dunston 8. Septbr., ankom til Stettin 11. September. — Normannia, Eriksen, afgik fra Skutskar 6. September, ank. til Sundsvall 9. September. — Livonia, Skov, afgik fra Rotterdam 9. September, best. til Archangel.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 6. September, ankom til Riga 9. September.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 5. September, ankom til Ghent 12. September. — Gallia, Nielsen, afgik Dordrecht 7. September, ankom til Aalborg 9. September. — Britannia, Jensen, ankom til Amsterdam 6. September. — Caledonia, Storm Hansen, afgik fra Hamburg 9. Septbr., ank. til Riga 11. September.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Boston (England) 9. Septbr., ank. til Grangemouth 11. September. — Carbonia, Winckler, ankom til Dordrecht 10. September. — Estonia, Dam Larsen, afg. fra Kemi 6. Septbr., best. til Amsterdam.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Sles ig 7. September, ank. til Libau 9. September. — Selandia, Rasmussen, ank. til Antwerpen 7. September.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Kbhvn. 13. September, best. til Wasa. — Brattingsborg, Suenon, ankom til Rotterdam 8. September. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Blyth 7. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Hamburg 2. Septbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Kbhvn. 10. Septbr. — Jømsborg, Mathiesen, afgik fra Hamburg 9. September, best. til Cardiff. — Kronborg, Sørensen, afgik fra Sundsvall 2. September, bestemt til Alexandria. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kjøbenhavn 11. Septbr. — Skanderborg, Clausen, afg. fra Newcastle 7. Septbr., best. til Archangel. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Rouen 12. Septbr., best. til Blyth. — Søborg, Fischer, ank. til Repola 7. September. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Petersburg 9. Septbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til West Hartlepool 8. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 8. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Hudiksvall 10. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Brake 6. September. — Skodsborg, Schultz ankom til Chantenay 8. Septbr. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Burntisland 9. Septbr., best. til Kronstadt. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Burntisland 9. Septbr., best. til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Methil 9. September, best. til Kallundborg.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til Uleåborg 9. Septbr. — Jægersborg, Larsen, ankom til Rouen 7. September. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kotka 7. Septbr., best. til Ghent.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Stettin 12. September, best. til Jakobstad.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 13. Septbr., best. til Kiel.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Hull 5. September, ank. til Pernau 11. Septbr. — Helene, Jensen, ank. til Rotterdam 9. Septbr. — Sjælland, Sonnichen, ankom til Kronstadt 8. Septbr. — Agnete, Sørensen, afg. fra Kristiania 7. September, ankom til Burntisland 11. September. — Hermia, Petersen, ankom til Rotterdam 9. Septbr. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 9. September. — Ajax, Brorsen, ankom til Burntisland 8. Septbr. — Born-

holm, Abrahamsen, afg. fra St. Petersburg 10. September, bestemt til Aarhus. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 10. September, best. til Burntisland.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra Antwerpen 10. September. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Cadiz 30. Aug. — St. Thomas, Prah, ank. til Progreso 30. August. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 4. September.

**Ærø.** Erindring, Hansen, ank. til Boulogne 6. Septbr.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Yxpila 8. September. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Kbhvn. 10. Septbr. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Methil 12. September. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Repola 5. September. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Rouen 8. September. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Wasklot 5. September. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Boness 11. Septbr. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra St. Petersburg 7. Septbr. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Repola 7. September. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Rotterdam 12. September. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Simo 12. September. — I. D.S. Adolph, Fenger, ank. til Stettin 7. September. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Ghent 9. Septbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Korsør 9. September.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Lübeck 9. Septbr. — London, Krogh, ank. til Yxpila 10. September. — Paris, Tholander, ank. til Nykarleby 9. September. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Spjutsund 11. September, best. til Manchester.

**Mercur.** Berlin, Bom, afgik fra Rotterdam 11. Septbr., best. til Methil. — Wien, Brink, afgik fra Wasa 5. Septbr., best. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. til Demerara 7. September.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Burntisland 10. September. — Clara, Villadsen, ank. til Libau 11. September. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Riga 6. September, bestemt til West Hartlepool. — Erik, Steen, afgik fra St. Petersburg 7. September, best. til London. — Svend, Christensen, ank. til Riga 10. September. — Axel, Damm, ank. til Cherbourg 12. Septbr. — Skjalm Hvide, Poulsen, ank. til Riga 8. September. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra West Hartlepool 11. Septbr., best. til Fauske. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Grimsby 9. Septbr. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afg. fra Sundsvall 5. September, bestemt til St. Servan. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Kbhvn. 12. Septbr. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afgik fra Kronstadt 12. Septbr., bestemt til Brake.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ank. til Horsens 10. Septbr. — Slesvig, Svarrer, ank. til Blyth 12. September.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ank. til Mistley 12. Septbr.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Kvandang 31. August fra Port Louis. — Serapis, Mathiasen, afgik fra Newcastle N. S. W. 8. September til Eten. — Lenita, Clausen, afgik fra Malmø 9. September til Sundsvall.

**Fanø. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, ank. 3. Septbr. til Cadiz fra Gibraltar.

**Renne.** Amalie, Nielsen, ank. til Figeholm 6. Septbr. — Nestved, Munch, ank. til Stolpmünde 7. September. — Herman Olsen, Hermansen, ank. til Holtenau 7. Septbr. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Stolpmünde 7. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Svinmünde 9. Septbr. — Coureer, Jakobsen, ank. til Faaborg 10. Septbr. — Veset, ank. til Pillau 11. September.

**Svendborg.** Insulaneren, Nielsen, ank. til Helsingør 4. September. — Maguet, Gommessen, ank. til Gustafsberg 5. September. — Vega, Rasmussen, ank. til Petersborg 6. September. — Boline Marie, Hansen, ank. til Wasa 4. Septbr. — Vera, Jensen, ank. til Kotka 6. September. — Belona, Larsen, ank. til Raumo 6. Septbr. — Skjold, Larsen, ank. til Kristiania 6. Septbr. — Najaden, Rasmussen, ank. til Fowey 7. September. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Gefle 6. September. — Klara, Nielsen, ank. til Bremen 7. Septbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Middlesborough 7. September. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til Haparanda 6. Septbr. — Agnes, Andreasen, ank. til Aalborg 7. Septbr. — I. M. Nielsen, Friksen, ank. til Bogense 7. Septbr. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Råfse 7. September. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Lovisa 5. Septbr. — Kruse, Larsen, ank. til Grangemouth 7. Septbr. — Rossing, Larsen, ank. til Tayport 7. Septbr. — Rota, Olsen, ank. til Kragerø 7. September. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Fécamps 7. September. —

Gefion, Rasmussen, ank. til Hundested Red 9. September. — Standard, Rasmussen, ank. til Kotka 9. September. — Erhardt, Larsen, ank. til Plymouth 9. September. — Martin, Hvenegaard, ank. til Umeå 9. September. — Althea, Skovgaard, ank. til Råfse 9. September. — Fanny, Hansen, ank. til Royan Red 5. Septbr. — Grethe, Hansen, ank. til Boness 9. Septbr. — Hanne, Nielsen, ank. til St. Petersburg 9. September. — Venus, Jensen, ank. til Genua 6. September. — Fylla, Rasmussen, ank. til Raumo 9. September. — Roska, Carlsen, ank. til Sundsvall 9. Septbr. — Triton, Nielsen, ank. til Gøteborg 9. September. — Ariel, Nielsen, ank. til Ørnskjöldsvik 10. September. — Dannebrog, Bergesen, ank. til St. Croix 11. September.

**Ærø.** Nansen, Petersen, ank. 5. September til Visby. — Svanen, Møllmann, ank. 4. September til Ramsey. — Familiens Haab, Pedersen, ank. 4. September til Kjøbenhavn fra Wismar. — Norma, Albertsen, afgik 4. Septbr. fra Campellton. — Herkules, Bager, ank. 6. Septbr. til Odense. — Marstal, Hansen, ank. 5. Septbr. til Kolding. — Phønix, Rasmussen, ank. 5. September til Kotka. — Sejerskrandsen, Mikkelsen, ank. 6. September til Trångsund. — M. Hay, Petersen, ank. 5. Septbr. til Larvik. — Atlantic, Bastholm, ank. 7. September til Stubbekjøbing. — Freden, Andersen, ank. 7. September til Gefle. — Advance, Rasmussen, ank. 7. September til Leith. — Johanne, Østermann, ank. 7. Septbr. til Dysart. — Cecilie, Jørgensen, ank. 5. September til Frihavnen. — Heimdall, Eriksen, ank. 6. September til Cetta. — De 6 Brødre, Johansen, ank. 6. September til Eckernsund. — Nathalia, Eriksen, ank. 8. Septbr. til Oxelösund. — Skandia, Hay, ank. 7. Septbr. paa Kjøbenhavns Red. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. 6. September til Figueiri. — Bølgan, Friis, ank. 8. Septbr. til Landskrona. — Karen, Jensen, ank. 7. September til Strømsund. — Familiens Haab, Petersen, ank. 6. Septbr. til Frihavnen. — Harris, Thorsteinson, ank. 7. Septbr. til Troon. — Sofie, Lauritzen, ank. 6. Sept. til Gøteborg. — Mindet, Rasmussen, ank. 6. Septbr. til Odense. — Anna, Jakobsen, ank. 6. Septbr. til Kjøbenhavn. — Gloria, Faricius, ank. 8. September til Halmstad. — Hosanne, Phillipsen, ank. 8. September Wasa. — Aerial, Christensen, ank. 8. Septbr. til Wasa. — Haabet, Christensen, ank. 9. September til Gøteborg. — Marie, Weber, ank. 9. September til Horsensfjord. — Margrethe, Petersen, afgik 7. Septbr. fra Frederikshavn til Lysekil. — Riborg, Hansen, ank. 7. Septbr. til Kbhvn. — Emanuel, Nielsen, ank. 9. September til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, afgik 8. September fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ærø, Christensen, ank. 9. September til Torneå. — Amor, Hansen, ank. 10. September til Landskrona. — Kiana, Christensen, ank. 10. September til Campellton. — Neptun, Jensen, ank. 11. Septbr. til Lysekil. — Uffo, Grube, ank. 11. September til Rønne. — Skirner, Rasmussen, ank. 11. September paa Hauge Red. — Expres, Boye, ank. 11. September til Neutahrwasser. — Amalia, Nielsen, ank. 10. September til Pillau. — Argo, Svarre, afgik 8. September fra Havre til Kjøbenhavn.

Forlang før **De kontraherer** for 1906

## Bundfarvetilbud fra EMIL G. von HÖVELING, HAMBURG

ved Einar H. Petersen, Vesterbrogade 139.

Telefon 915 — 9997. Telegram Adr. „Compositum“.

### 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 Højvaude: Paa Havrevlen 12 Fod, i Kanalen 9½ Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Kattegat. Hirsholmene.** Mesanmasten med Afmærkningen paa Vraget af Dampskibet „Etna“ er faldet. En Vragvager er udlagt 100 Alen ØNØ. for Vraget.

**Jyllands Ø.-Kyst. Sletterhage.** Sletterhage Fyrs Lysævnne er nu for hvidt Lys 20 Kml., for rødt Lys 18 Kml. og for grønt Lys 16 Kml.



**Sejrø-NV.-Rev.** Vraget af Kuffen, der laa sunket tæt ved Lys- og Klokketønden Sejrø-NV.-Rev, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 5½ Fv.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Vrag i Østersøen.** Den 31te August. 8 Kml. Ø. t. S. for Häfringe Fyr. Vraget af et Sejlskib med Bunden opad.

**Sverrig. Bottniske Bugt. Rönnskär.** Den 15de September 1905 tændes paa Rönnskär et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn: Lyn ¼ S., Mørke 2¾ S., Lyn ¼ S., Mørke 2¾ S., Lyn ¼ S., Mørke 8¾ S. Flammens Højde: 124 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Rødt, 118 Fod højt Taarn.

Samtidig slukkes det nuværende Fyr i Lodshuset, men i dets Sted tændes i det ny Fyrtaarn til Vejledning for lodsøgende Skibe et hvidt, fast Fyr af 6te Orden, der lyser fra c. S. 3° Ø. til S. 43° Ø, 65° 2' 15" N. Br. 21° 33' 35" Ø. Lgd.

**Østersøen. Rügen. Jasmund ØNØ.** Et Vrag ligger sunket i 9 Fv. Vand, 1,2 Kml. N. 88° Ø. fra Kollickerort Fyr. Masten er afbrudt 6 Fod under Vandet. En Vragtønde er udlagt Ø. for Vraget.

**Tyskland. Staberhuk NØ.** Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket 2 Kml. N. 29° Ø. fra Staberhuk Fyr i 7 Fv. Vand. 2 Mastetoppe er c. 15 Fod over Vandet. Paa Fortoppen er anbragt en grøn Ballon; om Natten anbringes en Lanterne.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Bohus Kyst.** En ¾ Fv. Grund er fundet paa 58° 36' 35" N. Br. 11° 0' 4" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Hvide Hav. Archangel.** I Følge Telegram fra det danske Konsulat i Archangel tillades det Skibe med 18½ Fods Dybgaarde at passere Barren ved Archangel.

**Norge. Finmarken. Sletnes.** Den 15de September 1905 tændes Sletnes Lynfyr; det viser Et-Lyn hver 5 S. og lyser fra N. 85° V. gennem N. og Ø. til S. 21° Ø. Flammens Højde: 121 Fod. Synsvidden: 17,5 Kml. Rødt, 112 Fod højt Jærntaarn med to hvide Bælter. 71° 5' 22" N. Br. 28° 13' 52" Ø. Lgd. Brændetid: 25de August—14de April.

**Tyskland. Jade.** Fyrskibet „Genius Bank“ er atter lagt paa Plads og Lystønden mellem Tønde 18 og 19 inddraget.

**Holland. Zuiderzee. Rijpersluis.** Omtrent 6 Kbl. S. for Rijpersluis, ½ Kbl. fra Kysten, ligger et Vrag sunket. Vraglatterner vises ikke, men en Vragtønde er anbragt.

**Wieringen.** Molen Waardje ved Wieringen er borttaget.

**West-Banjaard og Noord-Steenbank.** Omtrent den 1ste November 1905 forandrer den hvide Spidstønde med Ballon, mærket B. J. d., i West-Banjaard Navn til Noord-Steenbank Tønde, og den røde Lystønde, mærket N. S. B., ved Noord-Steenbank faar Navnet Midden-Steenbank Lystønde. Samtidig lægges nævnte Tønder henholdsvis paa 51° 41' 46" N. Br. 3° 26' 33" Ø. Lgd. og 51° 39' 7" N. Br. 3° 20' 53" Ø. Lgd.

**Zeegat van Zieriksee. Schaar van Kollijnsplaat og Oosterschelde. Roompot.** Følgende Tønder er flyttet:

I Roompot: Stumtønde Nr. 3 til 51° 36' 41" N. Br. 3° 35' 14" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 til 51° 36' 34" N. Br. 3° 7' 57" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 til 51° 36' 47" N. Br. 3° 38' 35" Ø. Lgd.

I Schaar van Kollijnsplaat: Stumtønde Nr. 3 til 51° 36' 30" N. Br. 3° 53' 2" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 til 51° 36' 40" N. Br. 3° 51' 22" Ø. Lgd.

I Oostschelde: Spidstønde Nr. 11 til 51° 30' 58" N. Br. 4° 5' 18" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 12 til 51° 30' 46" N. Br. 4° 6' 23" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree og Brouwershaven.** I Aardappelengat er Dybden midt i Farvandet 17 Fod.

I Bokkegat fra Lystønde BG og SG til Lystønde BG Nr. 4 er der 13½ Fod, fra Lystønde BG Nr. 4 til Lystønde BG Nr. 7 12½ Fod.

I Noordergat er der midt i Farvandet 10¾ Fod.

I Oost Hellegat er der midt i Farvandet 11 Fod.

I Karolinageul (Volkerak) er der 14 Fod Vand.

**England. Scarborough.** Da Promenade Pier paa North Sands, Scarborough, er ødelagt, lyser det røde, faste Fyr, der stod paa dens Hoved, ikke mere. 54° 17,5' N. Br. 0° 23,7' V. Lgd.

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

**Frankrig. Cap de la Hague.** Det ny Blinkfyr paa Cap de la Hague er nu tændt. Det viser hvidt Et-Blink hver 5 S.: Blink 0 S., Mørke 4 S., Lysøvn: 30 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. Det midlertidige Fyr er slukket.

**Baie de Saint-Brieuc. Grand-Lejon.** Grand-Lejon hvide og røde Vinkelfyr er forstærket og forandret. Det viser nu Fem-Blink hver 50 S.: fast Lys 25 S., Mørke 2 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., Blink 1 S., Mørke 4 S., Lysøvn: 15½ Kml. for det hvide, faste Lys. 16½ Kml. for de hvide Blink, 14 Kml. for det røde Lys. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Skotland V.-Kyst. Skye. Loch Dunvegan.** I Loch Dunvegan er følgende Klippegrunde fundet:

En 1½ Fv. Klippe fra Grobban na skier i N. 13° V., 1,2 Kbl. og fra Klippen Issay V.-Ende i S. 50° Ø. Farvandet er urent ½ Kbl. N. for Grunden og mellem denne og Grobban na skier. Linjen Lustra burn Munding overet med Ru Maol tøer over Grunden.

En 3 Fv. Grund Ø. for Ru Maol, fra Beast Rock i S. 74° Ø., 7,2 Kbl. og fra Oans Point i S. 20° V.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Loire. Plateau de la Banche.** Plateau de la Banche hvide og røde Blinkfyr er forstærket. Lysøvn: 20 Kml. for det hvide Lys og 17½ Kml. for det røde. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Plateau de Rochebonne. La Congrè.** Arbejderne ved Bygning af Taarnet paa Plateau de Rochebonne er indstillet indtil videre. Afmærkningen er inddraget. Ligeledes er Arbejdsfartøjerne og deres Fortøjningstønder NNØ. for la Congrèet fjernet.

**Azorerne. Canal do Faial. Ilha do Pico. Magdalena.** Den 1ste Oktober 1905 tændes et hvidt, fast Fyr ved Magdalena paa V.-Kysten af Øen Pico, mellem Havnene Magdalena og Areia Larga. Fyret lyser fra S. 9½° V. gennem V. og N. til N. 43½° Ø., men gaar i Skjul bag Øen Faial mellem S. 76° V. og N. 39° V. Dog kan det indenfor denne Vinkel ses i en ganske lille Vinkel omkring S. 83° V. over Tangen mellem Monte Guia og Monte Queimado. Yderligere skjules Fyret af Magdalena Rocks, nemlig af Deitado mellem N. 62½° V. og N. 51¼° V. og af Em pæ mellem N. 44½° V. og N. 42° V. Flammens Højde: 48 Fod. Lysøvn: 13 Kml. Rødt, 20 Fod højt Taarn. 38° 31' 40" N. Br. 28° 33' 0" V. Lgd.

**Newfoundland NØ.-Kyst. Stag Harbor Tickle. Stag Rock.** En hvid Spirtønde er udlagt i 3 Fv. Vand ved Stag Rock ud for South Point.

**Fogo Island. Seldom-Come-By. Burnt Point.** Paa Burnt Point ved Ø.-Siden af Indløbet til Seldom-Come-By, gives nu Taagsignal med Horn: Stød 5 S., Pavse 113 S.

I September 1905 tændes paa samme Sted et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Lysøvn: 2 Kml. 49° 36' N. Br. 54° 9' V. Lgd.

**Newfoundland Ø.-Kyst. Notre Dame Bay. Great Dunier Island.** Great Dunier Island Fyr er forandret fra grønt fast til rødt fast; ellers uforandret. 49° 31' 45" N. Br. 55° 32' 30" V. Lgd.

**Gulf of St. Lawrence. Great Meccatina Island. Flat Island.** Baaken paa Flat Island, der blæste om i 1903, er atter rejst. Den er hvid, 30 Fod høj.

**Nova Scotia S.-Kyst. Jeddore Rock.** Damperen „Damara“ ligger sunket i 14 Fv. Vand 1 Kml. N. 81° V. fra Jeddore Rock Fyr. To Master er c. 40 Fod over Vandet. En grøn Stumtønde er udlagt ½ Kbl. S. for Vraget. 44° 40' 0" N. Br. 63° 2' 7" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Great Harbor. Woods Hoole.** Den 25de September 1905 forandres Woods Hole hvide Ledefyr til at vise rødt, fast Lys.

**South Carolina. Charleston.** Den sorte Stumtønde, Dredged Channel Buoy Nr. 3, ved den N.-lige Gren af Løbet til Charleston Harbor, er flyttet ¾ Kbl. N. 85° V. hen i 29 Fod Vand, fra Charleston Fyr i N. 67½° Ø. og fra Fort Sumpter Fyr i S. 62° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Porto Rico. San Juan. Morro Point.** Den 20de Juli 1905 er det observeret, at Fyret ved Port San Juan brændte uregelmæssigt og bl. a. viste Blink af 10 S. Varighed og ikke 5 S., som angivet i Fyrlisten.

**Haiti N.-Kyst. Fort Liberté.** Grunde og Pynter ved Indløbet til Fort Liberté Havn er ikke paalideligt aflagt i Kortet. Havnen er i øvrigt fortrinlig. Indsejlingen sker bedst om Morgenen, før Søbrisen sætter ind, da Grundene saa skinner igennem.

**Yucatan. Punta Allen.** Paa Punta Allen er tændt et hvidt Fyr med To-Formærkelser. Flammens Højde: 38 Fod. Lysøvn: 10 Kml. Fyrepæl. 19° 47' 2" N. Br. 87° 28' 30" V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Bahia.** Paa Panella Banke i Bugten ved Bahia er den N.-lige Tønde hvid og den Ø.-lige hvid og rød, lodret stribet. Tønderne paa San Antonio Banke uden for Bugten var ikke paa Plads den 10de Juni d. A.

**Chili. Tierra del Fuego. Button Island.** 2½ Fv. Klippen i Ponsonby Sound, 1 Kml. S. 46° Ø. fra NØ.-Enden af Button Island, er udeladt i nogle Eksemplarer af Admiralty Chart Nr. 3425.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Middelhavet. Gibraltar Havn.** Ved Besejlingen af Gibraltar Havn, mellem Molehovederne og Bølgebryderen, maa iagttages stor Forsigtighed, da der kan løbe stærk Strøm uden for Molerne, saaledes at den ene Ende af Skibet kan være i næsten stille Vand, medens den anden paavirkes stærkt af Strømmen. Det anbefales at lægge Mærke til, hvorledes Ankerliggerne er opsvajede.

**Østerrig-Ungarn. Inconorata. Katena.** I Katena Havn, paa Øen Inconorata NV.-Ende, er der gennemgaaende fundet større Dybder, end Kortet angiver.

**Rusland. Azovske Hav. Mariupol.** Til Mariupol Havn graves et Løb med 20 Fods Dybde og ⅔ Kbl. Bredde. For Tiden er mindste Dybde 17 Fod. Løbet strækker sig i S. 30° Ø. 1¼ Kml. ud fra Havnen; dets Retning angives ved to Baaker, Forbaaken med rund og Bagbaaken med femkantet Topbetegnelse.

Dybden over 14 Fod i Løbet og den uddybede Del af Havnen tilkendegives fra det V.-lige Molehoved ved Hejsning af Balloner og Kegler om Dagen, hvide og røde Lanterner om Natten. Hver Ballon eller hvid Lanterne betegner 1 Fod over 14 Fod, hver Kogle eller rød Lanterne ovenover yderligere ¼ Fod. 47° 3' N. Br. 37° 31' Ø. Lgd.

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

**Røde-Hav. Kamaran.** En rød Spidstønde med Ballon er udlagt i 2¼ Fv. Vand ved 2 Fv. Grunden paa Karantæne-Ankerpladsen ud for Kamaran. Den ligger 5¼ Kbl. N. 31° Ø. fra North Point og S. 70° Ø. fra Moskeen. 15° 21' N. Br. 42° 36' Ø. Lgd.

Grunden, der strækker sig ud fra Ras el Yemmen. South Channel, er atter afmærket med en sort Spidstønde med Ballon; den ligger 4½ Kbl. N. 25° V. fra Ras el Bayadh Telegrafskur. 15° 15' N. Br. 42° 34' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Kina. Yangtze Munding.** Skibe, der skal til Wusung gennem det S.-lige Farvand i Yangtze Kiang Munding, behøver ikke at tage Lods om Bord ved Klokketønden, saafremt Lods-damperen ligger længere inde paa Barren og viser Lodsflag, i hvilket Tilfælde man nemlig uden Fare kan styre ned til Lodsdamperen. Hvis dette derimod er forbundet med Fare, viser Lodsdamperen ikke Lodsflag, eller den giver Signal om at ankre.

**Chifu.** Paa det kinesiske Taarn paa Tover Hill, Chifu, bliver tændt et Fyr med En-Formærkelse hver 10 S.: Lys 8 S., Mærke 2 S. Det viser rødt Lys fra N. 29° V., gennem N. til N. 38° Ø., undtagen hvor det skjules af Chifu Bluff, hvidt Lys fra N. 38° Ø. til N. 55° Ø., rødt Lys fra N. 55° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø., undtagen hvor det skjules af Kung Tung Tao, hvidt Lys fra S. 84° Ø. til S. 76° Ø. og rødt Lys fra S. 76° Ø. ind mod Land. Flammens Højde: 168 Fod. Synsviddens: 19 Kml. 37° 33' N. Br. 121° 23' Ø. Lgd.

**Japan. Kinkwasan.** Taagesignal gives indtil videre ikke ved Kinkwasan Fyr.

### Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Vestpreussen med Havnen Danzig er erklæret for kolerasmittet.

Sverrig. — Galicien er erklæret for smittet af Kolera; særlige Forskrifter er udstedt. (Se ogsaa „Efterretninger for Søfarende“ i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 36).

Frankrig. — Skibe, ankommende til fransk Havn fra Pladser mellem Helsingfors og Hamburg underkastes særligt Lægeeftersyn. Findes intet mistænkeligt Sygdomstilfælde om Bord, faa de straks Praktika.

Hamburg. — Personer, der i Løbet af de sidste 5 Dage har opholdt sig i Rusland, Galicien, Vest-Prøjsen, Øst-Prøjsen eller Posen, skal inden 24 Timer efter Ankomsten til Hamburg skriftlig eller mundtlig melde sig til Politiet.

Lübeck. — Alle Besætninger paa Skibe kommende fra koleramistænkte Pladser underkastes Lægetilsyn. Tilgang af Udvandrere fra Rusland er forbudt.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. September 1905. — Ny Søkort. — Det projekterede Lægterkompagni. — Et Skoleskib. — Fragtmarkedet. — 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 <sup>mm</sup> 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.

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

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

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 Havnetogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

# Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Sept. 1905.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.		89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90
Danmark	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Norden		96	98
Kjøbenhavn		78	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Dannebrog	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 73	72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania	26	25 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	26
Union		80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81
Dampsk. af 1896		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
Hejmdal		104	104 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — 129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	130
Østersøen	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 90	89	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordsøen	28	27	29
Gorm		97	105
Torm		65	88
Inga		78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Cimbria		—	—
Vesterhavet		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk.		28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Foren. Bugser-Selsk.		61	65
Dansk-russisk Dampsk.	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 106	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88	101	101	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.		—	—
5 % Norden		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 2. Serie.		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
4 % — — 1. —		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. —		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
4 % — — 7. —	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. —		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. —		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank		146 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank	123	123	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank	128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank	136 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	136 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	136 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank	119-118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain		97	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 91 — 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.		167	168 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier	135 — 134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	135

## Vekselkurser d. 12. September 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.15	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.30	—

## Notering paa Berlins Børs d. 12. September 1905.

Russiske Noter	216.30
4 % Russiske Consols	92.40
3 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit	85.70
5 % Mexikanske 1899	102.90
5 % Rumænske Stats	101.30
4 % — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 32,000, „Kbhvn.“ 42,000, „Dannebrog“ 82,000, „Danmark“ 10,000, „Skjold“ 42,000, „Urania“ 126,000, „Østas. Komp.“ 688,000, „Foren. Dampsk.“ 362,000, „Carl“ 46,000, „Dampsk. af 1896“ 12,000, „Union“ 16,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 14.—20. September.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor anudet ikke er anført.

## Torsdag.

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytspassager 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**, anløbende **Seierø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til **Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aft.  
Til **Aarhus** [H. P. Prior] 9 Aften. (Sidste Torsdagstur iaar).  
Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til **London** [Moskov] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til **Newcastle** [Ficaria], Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

## Fredag.

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fægesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde** [Limfjorden] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst.  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Nidaros] 6 Eftm.

## Lørdag.

Til **Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive** [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
Til **Gøteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **København** [Christian IX] Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamburg** [Ella] Eftm.  
Til **Stettin** [Oluf Bager] tidligst 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.  
Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

## Mandag.

Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.  
Til **Horsens**, anl. **Ebeltoft** paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
Til **Bogensø og Vejle** [Jyden] 5 Eftm. Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.  
Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst. Næste Afgang **Torsdag**.  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Aalborg] 10 Aften.  
Til **Christiania** [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
Til **Boston** [Alexandra].  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

## Tirsdag.

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
Til **Stettin** [Fiona] 3 Eftm. fra Kvæsthusbroen.  
Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Thisted, Nykjøbing og Mellemst.  
Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til **New York** [Oscar II] fra Frihavnen.  
Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Axelhuus] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
Til **Gøteborg** [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til **Hamburg** [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vilderegade 64,

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

### Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

## Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgede Nr. 26, ved Havnen.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, 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.)

## 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. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## EINAR MØLLER,

fbv. Styrmand,  
85, Sølvtorvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasses Huse.  
Varerne bringes overalt.  
Telf. 25,064.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 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.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:  
„Vanhaarst“.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## THE ENGELHARDTS COLLAPSIBLE LIFE-BOAT KØBENHAVN

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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
Forsøg paa at kænre Baaden.

## The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

Kay Dyhr, København

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.



## 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.

## BENZIN-BAADEMOTORER.

Overslag gratis.

Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bøckmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**

Reparationer hurtigt og billigt.





# W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier  
Leverandører til Verdens største Dampskiberederier.  
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 mek. Værksted

P. PH. STUHR

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

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. Telefon 28,224.

## 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“.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## LANDMANDSBANKEN

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

## For Herrer

som ønsker en elegant, solid og moderne Klædning, anbefales  
som Specialitet

ægteblaa fin helulds Cheviot.

Ima Kvalitet og enestaaende smuk og holdbar Farve. Skriv  
efter 5/1. Al. til en Klædning, som sendes portofrit for 15 Kr. fra

Viborg Klædevæveri, Viborg.

## Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

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.

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:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.  
124.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38. Kjøbenhavn, Torsdag den 21. September 1905. 12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint, Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## 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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

*Forlang altid*

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne

ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

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



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

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

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 Buie 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.

# 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: Ciseifert.

### C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialiter:

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.

### I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

**3 Ophalingsbeddinger.**

Paa den største af disse kan der optages  
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.  
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

### Berg & Larsen

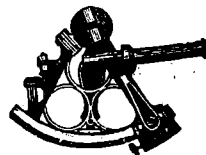
forhen Martin Nilsson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—9, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

## LANDMANDSBANKEN

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

### 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.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

## Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

## Danmarks Handelsflaade i 1904.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.\*), der sejler under dansk Flag, havde ved Udgangen af 1904 følgende Størrelse (se Tabel I):

denne Forøgelse fandt Sted i Periodens tre sidste Aar, medens der fra Udgangen af 1899 til Udgangen af 1901 næsten ingen Forøgelse fandt Sted. For Sejl- og Dampflaaden under et var den samlede Tonnage d. 31. Decbr. 1904 større end i noget tidligere Aar. Ved Fømaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 62 pCt. og Sejlflaaden

Tabel I.

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark . . . . .	3,130	135,580	549	317,532	64,213	3,679	453,112
Færøerne . . . . .	118	8,813	9	490	324	127	9,303
Island . . . . .	157	8,197	33	2,261	1,333	190	10,458
Dansk Vestindien . . . . .	51	528	1	8	6	52	536
Ialt . . . . .	3,456	153,118	592	320,291	65,876	4,048	473,409

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1904 af 3,679 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 453,112 Tons. Heraf var 3,130 Sejlskibe med 135,580 R.-T. og 549 Dampskibe med 317,532 R.-T. Af disse Skibe kan 1,099 Sejlfartøjer med 12,527 R.-T. og 2 Dampfartøjer med 52 R.-T. henregnes til Fartøjer til Fiskeribrug; endvidere findes 2 Regerings-Dampskibe med tilsammen 62 R.-T., der benyttes ved Fiskerikontrollen, 1 Dampskib med 8 R.-T. til Brug for „Dansk Biologisk Station“, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for „Kommissionen for Havundersøgelser“ og 2 Dampskibe med 66 R.-T. som Redningsfartøjer paa Jyllands Vestkyst. Desuden fandtes c. 12,130 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 171 ikke selvbevægende Pramme og Lægtene med ialt 8,199 R.-T. og 33 Dampudbningsskibe med 1,452 R.-T. Af Dampskibene var 470 Skrueskibe, 31 Hjulskebe og 48 Skruebaade; 432 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart; de øvrige til specielle Øjemed.

59 Sejlskibe var bygget af Jærn eller Staal; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 28,830 R.-T., eller lidt over en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage, medens de i Antal ikke en Gang udgjorde et Par Procent af det hele Antal. Ved Dampskibe er Staal og Jærn Bygningssæmnet for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 5 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og af disse var de 4 bestemt til Fart i isopfyldt Farvand (Grønland). Derimod var omtrent en Snes smaa Dampere bygget af Træ, de fleste under 20 R.-T.

I Løbet af Aaret 1904 er Sejlflaaden forøget i Antal, men formindsket i Tonnage, hvorimod Dampflaaden er forøget saa vel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er forøget med 9 Skibe og formindsket med 3,143 R.-T. (c. 2 pCt.); Dampflaaden er forøget med 41 Skibe og 25,902 R.-T. (c. 9 pCt.)

I Løbet af de sidste 5 Aar er vel Sejlskibenes Antal bleven forøget med 83 Skibe, men deres Tonnage er formindsket med 19,691 R.-T. (c. 12½ pCt.) og har med Undtagelse af Aaret 1902 været i uafbrudt Nedgang gennem Fømaaret. Derimod har der for Dampflaadens Vedkommende fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 52 Skibe og 62,334 R.-T. (c. 24 pCt.). Den væsentligste Del af

38 pCt. af den samlede Tonnage, ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 70 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet ned til 30 pCt. af den samlede Tonnage.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade i de sidste c. 35 Aar viser, at ved Begyndelsen af Aaret 1870 var Dampskibs-Tonnagen 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 Dampskibs-Tonnagen 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 Gennemsnits-Tonnage stadig er blevet større gennem hele den omhandlede Periode; særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902—03. Samtidig har der fundet en Nedgang Sted i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1904 var 0,20 HK., medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. til 135,580 R.-T. Nedgangen har dog ingenlunde været jævn, tværtimod har Fremgang og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted:

Sejlskibe.	Antal.	Reg.-Tons.	Gennemsnits størrelse.
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
— — 1904...	3,130	135,580	43

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der 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. 5,400 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnits-Størrelse fra 1870 til 1904 formindsket med henvend en Tredjedel.

\*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage forstaas overalt: „Netto Register-Tonnage“ efter British Rule.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1904 stiller sig saaledes (se Tabel II):

skibe med 4,846 R.-T. — For fremmed Regning er der i Danmark i 1904 nybygget 2 Sejlskibe med 17 R.-T.

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygn. her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage	Antal Skibe	Register-Tonnage
Sejlskibe . . .	68	3,121	30	1,724	98	4,845	44	3,011	41	4,696	26	296	111	8,003
Dampskibe ..	13	4,846	37	30,374	50	35,220	4	5,559	6	3,690	»	»	10	9,249
Tilsammen	81	7,967	67	32,098	148	40,065	48	8,570	47	8,386	26	296	121	17,252

Alle de her i Landet i 1904 nybyggede Sejlskibe var af Træ, og af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 30 (med 284 R.-T.) henregnes til Fiskerfartøjer; heraf var 25 (med 239 R.-T.) bygget her i Landet. Danske Skibsværfter har stadig kun leveret den mindste Part af den anskaffede Dampskibs-Tonnage; i det sidste Femaar varierer deres Andel fra 7 til 39 pCt. — Afgangen i 1904 fra Handelsflaaden omfattede ialt 121 Skibe med 17,252 R.-T., hvoraf 8,570 R.-T. gik bort ved Forlis, medens 8,386 R.-T. solgtes til Udlandet, og 296 R.-T. (udelukkende Sejlskibe) blev opbrugt. Den samlede Afgang i 1904, der var den største inden for Femaaret med Undtagelse af 1900 (hvor der baade forliste og solgtes en usædvanlig stor Tonnage), skyldtes navnlig Forlis af Dampskibe, ialt 5,559 R.-T., hvoraf de to Dampskibe „Norge“ og „Nordby“ omfattede 4,597 R.-T. Der er ingensinde i et enkelt Aar forlist en saa stor Dampskibstonnage; i næsten alle tidligere Aar har Forlisene af Sejlskibe været større end af Dampskibe. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist 1 pCt. af Dampskibstonnagen, men c. 3½ pCt. af Sejlskibstonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Til- og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger og Køb ÷ Salg overfor Udlandet udgjorde 13,33 Mill. Kroner i 1904, hvilket er mere end i noget af de andre Aar indenfor Femaaret; kun et enkelt af samtlige forudgaaende Aar viser et væsentligt større Beløb, nemlig 1898 (med 16,49 Mill. Kroner).

Bygningsstederne for de i 1904 her i Landet nybyggede danske Skibe var: Kjøbenhavn 3 Sejlskibe med 26 R.-T., 9 Dampskibe med 3,556 R.-T., Kastrup 1 Sejlskib med 7 R.-T., Faxe Ladeplads 2 Sejlskibe med 80 R.-T., Frederiksværk med Lynæs og fl. St. 2 Sejlskibe med 15 R.-T., Helsingør 4 Dampskibe med 1,290 R.-T., Holbæk 2 Sejlskibe med 10 R.-T., Rødvig 1 Sejlskib med 4 R.-T., Skelskør (Agersø) 1 Sejlskib med 4 R.-T., Samsø 1 Sejlskib med 15 R.-T., Stege 1 Sejlskib med 13 R.-T., Nykjøbing F. 2 Sejlskibe med 11 R.-T., Stubbekjøbing med Bogø 3 Sejlskibe med 59 R.-T., Nysted (Errindlev) 1 Sejlskib med 5 R.-T., Assens 1 Sejlskib med 34 R.-T., Faaborg 3 Sejlskibe med 292 R.-T., Kjerteminde 1 Sejlskib med 6 R.-T., Nyborg 5 Sejlskibe med 64 R.-T., Odense 5 Sejlskibe med 198 R.-T., Svendborg med Thurø og Taasinge 10 Sejlskibe med 1,180 R.-T., Rudkjøbing 3 Sejlskibe med 112 R.-T., Marstal 5 Sejlskibe med 676 R.-T., Ærøskjøbing 1 Sejlskib med 93 R.-T., Aalborg 1 Sejlskib med 8 R.-T., Esbjerg 7 Sejlskibe med 117 R.-T., Frederikshavn 2 Sejlskibe med 36 R.-T., Ringkjøbing (Sønderlyngvig) 2 Sejlskibe med 11 R.-T., Vejle 2 Sejlskibe med 45 R.-T. — tilsammen 68 Sejlskibe med 3,121 R.-T. og 13 Damp-

og 4 Dampskibe med 3,835 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til 1,651,000 Kr. Bygningsstederne var følgende: Kjøbenhavn 1 Dampskib for norsk, 1 for svensk og 1 for tysk Regning, Helsingør 1 Dampskib for norsk Regning, Frederikshavn 1 Sejlskib for norsk og 1 for svensk Regning.

De i 1904 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder: Viken 1 Sejlskib med 6 R.-T., Thorskog 1 Dampskib med 258 R.-T., Stavanger 1 Dampskib med 19 R.-T., Flensborg 2 Dampskibe med 4,271 R.-T., Kiel 1 Sejlskib med 9 R.-T., 4 Dampskibe med 2,784 R.-T., Elbing 1 Dampskib med 576 R.-T., Alblæsserdam 1 Dampskib med 1,138 R.-T., Martenshock 2 Sejlskibe med 454 R.-T., Antwerpen 3 Dampskibe med 2,281 R.-T., Blyth 1 Dampskib med 1,392 R.-T., Newcastle 3 Dampskibe med 2,075 R.-T., Sunderland 2 Dampskibe med 1,604 R.-T., Port Glasgow 1 Dampskib med 2,530 R.-T. — tilsammen 4 Sejlskibe med 469 R.-T. og 20 Dampskibe med 18,928 R.-T.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Fordelingen i 1904, 1903 og 1895 (det første Aar British Rule anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellestørrelse og store Skibe (se Tabel III).

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 Skibe falder Nedgangen væsentligst paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet Sejlflaaden her viser en stærk Tilbagegang. Gennemsnitstonnagen baade for Sejl- og Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper 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 680 R.-T. d. 31. December 1904 og for Dampskibene fra 795 til 1,047 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 121 ved Udgangen af 1904, nemlig af Sejlskibe 11 med 14,556 R.-T. og af Dampskibe 110 med 182,588 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1904 ses af nedenstaaende Tabel (se Tabel IV).

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Tonnagen fra 1870 til 1904 er vokset i Kjøbenhavn fra



49,771 til 278,087 R.-T., altsaa til over det femdobbelte, for Esbjerg, i hvis Tolddistrikt, der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 22,025 R.-T., og for Marstal, Fanø og Svendborg, hvor Flaaden næsten udelukkende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 39,500 til 79,100 R.-T., altsaa til mere end det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under et, er aftaget fra 89,300 til 73,900 R.-T.

i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1904 Det forenede Dampskibsselskab 72 Skibe med 73,833 R.-T. og med 15,715 nom. HK. (Naar Selskabets Lægttere og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1904 ialt 132 Skibe med 89,431 R.-T. og 21,546 nom. HK.).

For de tre Sejlskibspladser Marstal, Fanø og Svendborg under et, er, som før nævnt, Skibstonnagen

Tabel III.

	Kystskibe (over 4 til 50 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (over 50 til 300 R.-T.)		Store Skibe (over 300 R.-T.)		
	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	
1904	Sejlskibe . . . . .	2,600	37,003	485	67,969	45	30,608
	Dampskibe . . . . .	151	2,556	114	17,527	284	297,449
	Tilsammen . . . . .	2,751	39,559	599	85,496	329	328,057
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
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

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1904 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaaden var aftaget fra 42,300 R.-T. i 1870 til 12,700 R.-T. i 1904, af hvilke sidste tilmed godt en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægttere, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Damp- end i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 6 à 7 Aar forøget med c. 15,000 R.-T. og omfattede i 1904

bleven mere end fordoblet siden 1870, men Tilyæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 31,392 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen); Sejlskibsflaaderne i Svendborg og paa Fanø er nu lige store, men i Svendborg er der i de senere Aar tilkommen nogle Dampskibe. Marstals Sejlflaade er fremdeles i Opgang (dog ikke i 1904), medens Svendborgs kulmine-

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 . . . . .	289	9.2	12,695	9.4	319	58.1	265,392	83.6	608	16.5	278,087	61.4
Sjælland (uden Kjbhv.)	546	17.4	8,840	6.5	43	7.8	8,761	2.8	589	16.0	17,601	3.9
Bornholm . . . . .	166	5.3	5,799	4.3	7	1.3	1,297	0.4	173	4.7	7,096	1.6
Lolland-Falster . . . . .	177	5.7	2,275	1.7	17	3.1	2,289	0.7	194	5.3	4,564	1.0
Fyen . . . . .	917	29.3	64,009	47.2	43	7.8	5,676	1.8	960	26.1	69,685	15.4
Øerne, (uden Kjbhv.)	1,806	57.7	80,923	59.7	110	20.0	18,023	5.7	1,916	52.1	98,946	21.9
Jyllands Østkyst	543	17.4	10,209	7.5	55	10.0	8,459	2.7	598	16.3	18,668	4.1
Jyllands Vestkyst	186	5.9	25,493	18.8	42	7.7	19,947	6.2	228	6.2	45,440	10.0
Byerne ved Limfj.	306	9.8	6,260	4.6	23	4.2	5,711	1.8	329	8.9	11,971	2.6
Jylland, i alt . . . . .	1,035	33.1	41,962	30.9	120	21.9	34,117	10.7	1,155	31.4	76,079	16.7
Ialt . . . . .	3,130	100.0	135,580	100.0	549	100.0	317,532	100.0	3,679	100.0	453,112	100.0

38 pCt. af Provinsens hele Dampflaade. Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en — særlig i Periodens sidste Aar — stærk Opgang, ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibs-Tonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe er gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1904 832 R.-T. imod 518 R.-T. i Esbjerg og 169 R.-T.

rede i 1889 med 27,815 R.-T. (fordelt paa 285 Skibe og Fanøs i 1896 med 45,351 R.-T. (paa 116 Skibe); for Fanø er der altsaa siden da en Nedgang paa 22,352 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 Sejlskibe i 1904 var 333 R.-T. paa Fanø, 85 R.-T. i Svendborg og 100 R.-T. i Marstal.

Over Halvdelen (36) af Fanøs 69 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 269 Sejlskibe paa 1 nær var mindre end 200 R.-T. Den store Modsætning mellem Gennemsnits-Størrelsen for Fanøskibene og Skibene fra Svendborg og Marstal er navnlig fremkommet i Løbet af de sidste 15 Aar, men forøvrigt viser Tallene for 1870, at Fanøskibene allerede den Gang, gennemsnitlig set, var de største. De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er c. 15,000 R.-T. mindre nu end for 35 Aar siden. For Sejlflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del, under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør begge Steder bragtes op til over 12,000 R.-T., men fra 1880erne og navnlig efter 1890 er Sejlskibs-Tonnagen i stadig Nedgang, fra regnet 1902, og samtidig er Dampflaaden ikke bleven væsentlig udvidet, idet dens Tonnage fra 1890 til 1904 kun er vokset med 7,000 R.-T. Lignende Forhold findes ved næsten alle de enkelte Byer. Kun en af Byerne havde i 1904 en Tonnage paa over 7,000 R.-T., nemlig Aalborg med 7,252 R.-T. For Helsingør var Tonnagen 4,991, tre andre Byer, nemlig Aarhus, Odense og Rønne havde ligeledes en Tonnage mellem 4 og 5,000 R.-T., og fire Byer, Korsør, Rudkjøbing, Frederikshavn og Kolding en Tonnage mellem 2 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1904 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer i 1904 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for c. 25 Aar siden Tilfældet med 19 Byer. Ogsaa for flere af de nysnævnte 9 Byer har der imidlertid været Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør, Aalborg og Kolding.

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, og af Dampskibene 107 i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør, 1 i Odense og 1 i Aalborg.

## Ny Søfartsbøger.

Vi har modtaget følgende:

Ved Cirkulære af 8. September d. A. har Justitsministeriet efter Samarbejde efter Indenrigsministeriet udstedt ny Søfartsbøger, hvori der er foretaget væsentlige Forandringer fra de tidligere. Der har ofte været klaget over, at Søfartsbøgerne ikke var tilfredsstillende paa mange Punkter — de var jo udelukkende til for Værnepligtens Skyld. Naar en Søfarende f. Eks. havde Afskeds- eller Udygtighedspas, blev hans „Fart“ ikke uden paa Forlangende indført i hans Søfartsbog. Ofte stod Skibsførerne helt raadvilde overfor Indførelsen af Ud- og Afmønstringer i Søfartsbogen, naar en eller anden af Besætningen skulde ud- eller afmønstrer i Udlandet. Skibsførerne selv havde ingen Ret til at udfylde Mønstringsrubrikerne, og ved Henvendelse til danske Konsuler blev de ofte afvist med, at dermed havde Konsulatet intet at gøre. I saadanne Tilfælde har Ejeren af Søfartsbogen, trods Skibsførerens gode Vilje, ofte mistet sin „Fart“, hvilket jo til Tider, f. Eks. ved Indstilling til Eksamen eller ved Anmodning om Sønæringsbevis, var ret generende. Det er ogsaa hændet, at en eller anden Person falskelig har tilvendt sig en andens Søfartsbog og saa i bedragerisk Hensigt sejlet videre paa Bogen.

Disse og flere andre Anker har Justits- og Indenrigsministerierne været lydhøre for og har derfor nu foranstaltet Udstedelsen af ny Søfartsbøger, som sikkert kan siges at være til Gavn for Standen.

Den ny Søfartsbog er større end den tidligere, og har faaet et mere officielt Præg ved Anbringelsen af

det danske Rigsvaaben paa Titelbladet, i Lighed med hvad der bruges af flere fremmede Stater.

Side 3 er indrettet til Bogejerens Signalement og egenhændige Underskrift, saa at Forveksling er udelukket.

Side 4—7 er indrettet til Vedtegninger angaaende Lægds- og Sørulle.

Side 8 og 9 er indrettet til den Værnepligtiges Tjeneste ved Søværnet. Skemaet er forandret saaledes, at det tillige skal indeholde Oplysning om, i hvilke Krigsskibe den paagældende har været til Tjeneste, i hvilken Egenskab, til og fra hvilken Dag, samt hvorhen Togtet er gaaet.

Side 10—22 indeholder Uddrag af Lov om Værnepligt.

Side 23—26 omhandler Mobilisering.

Side 27—57 er indrettet til Oplysning om Bogejerens Fart med dansk Handelsskib. Her indfører Mønstringsbestyrerne, som hidtil, Ud- og Afmønstringer i dansk Havn og underskriver samme; hvorimod disse Afsnit med Søfolks Ud- og Afmønstring med dansk Skib i Udlandet bliver at udfylde og underskrive af Skibsføreren, selvfølgelig i Overensstemmelse med hvad Skibsbemandingslisten udviser. Skibsføreren skal jo stedse have sin Liste i Orden, hvilket i danske Havne tilses af Mønstringsbestyrerne og i Udlandet af danske Konsuler.

Endvidere skal Skibsføreren altid paa den paa Siden anførte Plads indføre og underskrive Oplysning om, i hvilken Egenskab og hvilket Tidsrum Bogejeren har gjort Tjeneste om Bord.

I Linje 3 staar der: „Han er udmønstrer fra den“; efter „den“ indføres Datoen for Udmønstringen, d. v. s. den Dato Tjenesten i Skibet begynder, og som skal svare til Datoen paa Pag. 3 i Afregningsbogen. Herved bortfalder det meget ubestemte „Den forhyrede skal tiltræde Tjenesten om Bord ved Afsejlingen“, hvilket har været benyttet af flere Mønstringsbestyrere.

I Linje 4 er angivet, om det Skib, hvormed Udmønstringen sker, er et Damp- eller Sejlskib. For Sejlskibe er det tilladt at benytte de Forkortelser, der findes i den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe.

Sejlskibe med Hjælpekrue betegnes som „Sejlskib“, hvilket kan være af Betydning for at opnaa „Fart“ til Navigationseksamen eller til Erhvervelse af Sønæringsbevis.

Side 58 og 59 er et nyt Skema til Anmeldelse af den Værnepligtiges Afrejse og Hjemkomst.

Side 60—64 er indrettet til Bogejerens Farter med fremmede Nationers Skibe, anført med Skibsførerens Underskrift og eventuel Attest af vedkommende udenlandske Myndighed. Teksten er ogsaa affattet paa Engelsk.

Ved Indførelsen af disse ny Bøger kan ikke alene de Værnepligtige, men ogsaa de Søfarende med Afskeds- eller Udygtighedspas faa deres „Fart“ indført i Søfartsbøgerne, ja Ministerierne er gaaet saa vidt, at selv Udlandinge hos en Mønstringsbestyrer kan faa udleveret Søfartsbøger til en Pris af 35 Øre pr. Stk.

De Værnepligtige faar som hidtil Søfartsbøgerne udleveret gratis hos deres Lægdsforstander, hvorimod de afskedigede og utjenstydige kan, i Lighed med hvad der er bestemt for Udlandinge, faa Søfartsbøger udleveret hos en Mønstringsbestyrer til en Pris af 35 Øre.

I Stedet for de hidtil af Mønstringsbestyreren udstedte Tillægsbøger vil de ny Bøger blive benyttet.

P. E. Glahn.

## Det projekterede Lægterkompagni.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I Anledning af den ærede Redaktions Bemærkninger til min Artikel i sidste Nummer af „Dansk Søfartstidende“ beder jeg om Plads for følgende:

Redaktionen skriver: „at den ikke kan undlade at henlede den ærede Indsenders Opmærksomhed paa, at det Laan, der her er Tale om, vistnok næppe kan siges at være ensbetydende med Støtte fra Staten o. s. v.“

Hertil maa det være mig tilladt at bemærke, at jeg ikke er ganske enig med den ærede Redaktion og bede om Lov til at henvide til „Politiken“ af 3. Septbr. d. A., hvori Redernes Planer fremsættes for Offentligheden igennem Interviews paa Børsen med forskellige Personer. — Her stilles bl. a. følgende Spørgsmaal: „Og hvordan finansieres saa det ny Selskab?“ — Herpaa svares: „Vi haaber paa Støtte fra Statsmyndighedernes Side. I Dag eller i Morgen indsendes til Finansministeriet et Andragende om, at Staten vil give Havnevæsenet og Frihavnsselskabet Tilladelse til at yde det ny Selskab et Laan paa 1 Million Kr., der fordeles med en noget større Part paa Havnevæsenet end paa Frihavnen. Disse Institutioners Ledelse er villige til at støtte os, naar den fornødne Lov herom er vedtagen, og Finansministeren har underhaanden stillet sig villigt . . . .“

Længere hen staar paa Forespørgsel, om Bankerne skal yde de to andre Millioner:

„Vi staar friere i Konkurrencen med Hamburgerne, naar vi Redere selv tilvejebringer den nødvendige Kapital med Staten i Ryggen . . . .“\*)

Det er disse Udtalelser, der særlig er lagt til Grund for mine Bemærkninger, og da disse Udtalelser — saa vidt mig bekendt — ikke er tilbagekaldt, saa maa man være berettiget til at tage dem som Udgangspunkter for Betragtninger. Forøvrigt kender jeg ikke de omskrevne Institutioners Forhold til Staten, men naar denne skal ansøges om Tilladelse for at faa det ønskede Laan, saa kan jeg ikke se rettere, end at Staten ved at give denne Tilladelse støtter Foretagendet, og hvis det projekterede Lægterkompagni ikke starter og opretholder Foretagendet uden Forbindelse med Staten — ligegyldig om denne Forbindelse er lille eller stor — saa bliver det Faktum staaende, at Sejlskibsrederne i Provinserne ogsaa kommer til at støtte Foretagendet og derved hjælpe til at skabe en Konkurrence mod dem selv til Fordel for Kjøbenhavns Skibsfart.

*Sejlskibsreder.*

Vi har med vor Bemærkning i vort sidste Nummer kun villet pointere, at der her, efter de i Øjeblikket foreliggende Oplysninger, ikke er Tale om nogen Støtte fra Statskassens Side. Om der kan siges at være Tale om indirekte Støtte fra Staten, tør vi ikke afgøre paa Grundlag af det Referat, den ærede Indsender henviser til. Det er en Selvfølge, at vi med den ærede Indsender mener, at Staten ikke under nogen Form bør støtte et Foretagende, der begunstiger en Del af Skibsfarten paa en anden Dels Bekostning. Men før vi udtaler os nærmere om dette, maa vi nøje kende det Forhold, Kjøbenhavns Havnevæsen og Frihavnsselskabet vil komme til at staa i til det ny Lægterkompagni, og vi skal, naar vi har faaet Klarhed herover, komme tilbage til denne Sag.

Red.

\*) Udhævet af Indsenderen.

## Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser har der gennemgaaende været fragtet livligt, og i adskillige af de ledende Markeder er Raterne steget yderligere i Ugens Løb. Navnlig er Nordamerika fastere for Lastning helt op til Januar/Februar, ligeledes de fleste Pladser i Sortehavet, Azoff etc. for prompt Lastning, og der har i mange Tilfælde været betalt virkelig udmærkede Rater. Fra Sulina f. Eks. blev der saaledes betalt helt op til 11/3 L. H. A. R. for store Baade pr. September, Azoff sluttede til 12/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam direkte for September (4/5,000 Tons Baade), medens mindre Baade pr. Oktober med Lethed betingede 13/ à 13/6 N. C., og for Oljekager fra Novorossisk skal der endog være betalt 16/6 én, 17/ to danske Havne for en prompt 3,300 Tons Baad. De russiske Sortehavshavne, navnlig Odessa og Novorossisk, har ikke været med i Stigningen, da der har været stærk Mangel paa disponibelt Korn, men de rumænske og bulgarske Havne samt Azoff og Donauen har alle været livligere og bedre end i lange Tider, og Begæret efter Tonnage maa fremdeles kaldes godt. For Nordamerikas Vedkommende har Bomuldsbefragtningen taget Hovedinteressen fangen, og Raten er nu steget til 29/ à 30/ fra Wilmington eller Savannah til Liverpool eller Bremen. For Korn fra de nordlige Havne er der en Del Begær, og for November sluttedes der til 1/9 udsøgt Havn fra Baltimore. Paa Netto Charter fra Golfen faas nu 11/3 à 11/6 til U. K. eller Kontinentet. Ogsaa Træfragterne er højere, og 105/ betales Gulfport/Rosario, men fra Canada gøres der meget lidt, da Befragterne krymper sig ved at komme op paa Redernes Forlangender. I La Plata Markedet er der ikke megen Forandring at konstatere; Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er 15/ eller deromkring pr. September/Oktober, men Markedet kan egentlig ikke siges at ligge daarligt. Kulfragterne udefter holder sig paa 10/6 à 10/9 fra Cardiff pr. September, 10/ à 10/3 pr. Oktober, hvilket maa siges at være forholdsvis højt. Ogsaa til Østen er Kulfragterne højere, end vi i lang Tid har set dem, hvilket begrundes paa de lave Returfragter, og der er saaledes fra Cardiff sidst betalt 11/ til Bombay, 10/6 Colombo. Med Hensyn til Østersømarkedet er der intet særligt at bemærke; Markedet gaar sin jævne Gang, og der er ingen Tegn til nogen almindelig Hausse. En Gang imellem kan en prompt Baad nok være saa heldig at betinge sig en ekstra Fragt paa en Befragter, som er kommen i Forlegenhed, men i Almindelighed holder Fragterne sig omkring Konference Raterne eller lidt over. I St. Petersborg ligger Markedet knapt saa fast som for en Uge siden, idet alt for megen Tonnage udbødes til 1/6 London, Rotterdam, andre Pladser i Forhold dertil, og Følgen blev, at Befragterne satte Raten ned til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> som i Øjeblikket, er det bedst opnaelige. Fra de øvrige russiske Østersøpladser er der endnu ingen Kornekspport af nogen Betydning. Ogsaa de tyske Pladser viser ringe eller slet intet Liv. Kulfragterne ad Østersøen til er decideret bedre, saaledes bydes der nu 4/ à 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> fra Østkysten til Kronstadt, og til Danmark, Nordtyskland og Sverrig er der ogsaa Stigninger at konstatere. Ad Middelhavet til er Kulfragterne temmelig uforandrede paa Basis af 6/3 à 6/6 Tyne/Barcelona, 5/6 Genua, Frs. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 7 Cardiff/Marseille, 5/6 à 5/9 Genua, 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Piræus, 6/6 Venedig, 5/ à 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Port Said.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra de russiske Østersøpladser meldes, at Markedet er noget fastere, idet der har været en ret stor Tilførsel fra det indre af Landet. Fra de tyske Pladser staar det uforandret — Königsberg og Danzig vedblivende godt, hvorimod de øvrige pommerske Havne, hvad Kontrafiken angaar, staar omtrent helt stille, og Udsigt til en Bedring

er der ikke at skimte. Fra Pladser som Stralsund, Rostock foreligger ligeledes de samme Beretninger som nævnt sidst; der sluttet jævnlig Skibe, men nogen stor Eksport af Korn er der ikke Tale om.

ab Stettin blev i forrige Uge sluttet Mel til Lolland 42½ Pf., samt Cement til Kjøbenhavn 50 Pf., der noteres til Papenburg Rug 5½ à 6 Mark og til Gefle Salt 3½ Mark, samt til Riga Chamotte 4 Mark.

ab Hamburg er Fragtmarkedet ualmindelig godt lige i disse Dage; saaledes blev der i Lørdags sluttet til Svendborg Majs 6½ Mark pr. Ton og til andre Pladser i Forhold dertil.

ab Kjøbenhavn er Forholdet desværre ikke saaledes; der blev bl. a. sluttet til Augustenborg Bomuldsfrøkager 3½ Mark, til Malmø Rug 8 Øre, til Stege, Guldborg Majs 9 Øre. Fra Dampere, som ventes hertil i Løbet af Ugen, vil der sikkert komme nogle Omladninger til danske og sydsvenske Havne.

ab Bottenhavet noteres Hernøsand/Plymouth 31/3, Pernoviken/Hull 27/ à 27/6, alt Splitved. Hudiksvall/Bremen 28 Mark, Sundsvall/Wilhelmshaven 29 à 30 Mark, Jacobstad/Kjøbenhavn 21 à 22 Mark.

ab Laurvig — Boness, Battens 16/, Tyne, Sleepers 17/ samt Granit til Petersborg 7 à 8 Mark, til Aberdeen 7/.

ab Drammen — Stettin, Stolpmünde Stenheller 6 Mark, Yarmouth Høvellast 23/ à 24/.

### Ugens Havarier.

Tyne, Dpsk. af Newcastle, kom Natten til d. 12. Septbr. paa Grund paa Anholts Østrev. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen til Hernøsand ubeskadiget.

Halmøe, Skonnert af Marstal, ankom d. 12. September hertil paa Rejsen fra Danzig til Kolding med en Ladning Korn. Skibet havde i Storm mistet Anker og Kæde samt lidt en Del oven Bords Skade og maatte reparere.

Gjertrud, Skonnert af Marstal, er den 15. September indkommen læk til Kristianssand. Skibet, der var paa Rejsen fra Ystad til London med Staver, reparerer, førend Rejsen kan fortsættes.

Odin, Fiskekutter af Nyborg, blev den 14. September, medens den laa for Anker ud for Badstuerøvet ved Korsør, paasejlet af tysk Postdamper „Prins Adalbert“. „Odin“ er indkommet til Nyborg læk og med oven Bords Skade.

Mathilde, Skonnert af Halmstad, er d. 16. September, paa Rejsen fra Hjemstedet til Kolding med Trælaster, strandet paa Hatterrevet. Mandskabet er i egen Baad gaaet i Land ved Refsnæs.

Gudrun, Dpsk. af Trondhjem, kom den 16. ds., paa Rejsen fra Nakskov til Bergen med en Ladning Byg, paa Grund paa Omø Tofte. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør. Skibet gaar hertil for at losse og reparere.

Comerin, Dpsk. af Glasgow, kom den 13. ds. paa her-værende Red i Kollision med en Lægter, der fik en Del Skade. Dampere forblev selv ubeskadiget.

Augusta, Galease af Stege, blev, medens det laa for Anker under Kydhøjen, paasejlet af et Stenfisherfartøj fra Bødvig og fik en Del Skade paa Davidder og Baad. Skibet er indløbet læk til Langøre og maa losse og reparere.

Norden, 3-m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Aalborg til Setubal indkommet læk til Lissabon d. 16. ds.

## 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 19. September.)  
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Kønigsberg 9. Septbr. — Alexandra, Thomsen, ankom hertil 8. September. — Algarve, Borries, ankom til Cadiz 18. September. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra St. Petersburg 19. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 19. September. — Antwerpen, Madsen, ankom til Rotterdam 16. Septbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 15. Septbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Lissabon 16. Septbr. — Axelhus, Skow, ankom hertil 17. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Pillau 14. Septbr. — Beira, Lunge, og Chr. Broberg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 12. Septbr. — Christian IX, J. Wiencke, ank. til Kønigsberg 17. Septbr. — Dagmar, Larsen, pass. Brunshüttel 16. Septbr. for her—Bordeaux. — Douro, Mortensen, afgik fra Gefle 16. Septbr. — Ella afgik herfra 16. September. — Florida, Ørum, ankom til Aarhus 14. Septbr. — Frederik, Thomsen, ankom til Kønigsberg 18. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 16. September. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 13. Septbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Gibraltar 14. Septbr. — Jolantha, Simonsen, ank. til Namsos 17. September. — Kasan, Hansen, ankom hertil 18. Septbr. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 16. September. — Kiew, Christiansen, ankom til Antwerpen 16. September. — Kursk, Gommesen, ankom hertil 16. September. — Leopold II, Meyer, afgik fra Antwerpen 15. Septbr. — Loire, Craignou, afgik fra Dunkerque 17. September. — Louise, Kruuse, ankom til Kønigsberg 10. Septbr. — Louisiana, Andersen, ankom til New Orleans 8. September. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 18. Septbr. — Maja ankom hertil 18. September. — Morsø, Jacobsen, ank. til Bergen 16. Septbr. — Moskov, Meldahl, ank. til London 18. Septbr. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 14. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Hull 14. Septbr. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik fra Skellefteå 15. Septbr. — Omsk, Jonsen, ank. til Riga 8. Septbr. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 10. September. — Perm, Christensen, ank. til Dunkerque 18. September. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 9. September. — Rita, Schibbye, afgik fra Dartmouth 16. Septbr. — Seine, Dampt, ank. til Borgå 16. Septbr. — Texas, Andersen, ank. hertil 3. Septbr. Thyra, Fischer, ank. til Riga 16. Septbr. — Tiber, Bech, ankom til Kotka 15. September. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 17. Septbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Leith 15. Septbr. — Viking, Rasmussen, afg. fra Libau 18. September. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 13. September. — United States, Wulff, ankom til New York 18. September. — Riberhus, Larsen, ankom til Trondhjem 16. September. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 18. September. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 18. September. — Zara ankom hertil 19. Septbr. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 12. September paa Rejse fra Kbhvn. til Færøerne. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 14. September paa Rejse fra Kjøbenhavn til Island. — Laura, Getchse, afgik fra Leith 18. Septbr. paa Rejse fra Færøerne og Island hertil — Ceres, da Cunha, afgik herfra 19. Septbr. til Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til St. Petersburg 13. Septbr. — Frode, Meyer, afgik fra Hull 15. Septbr., best. til Kronstadt. — Sigurd I. P. Jørgensen, ank. til Rouen 17. September. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Sunderland 19. Septbr., best. til Stettin. — Erik II, A. S. Mahneke, ankom til Sunderland 16. Septbr. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Uleåborg 15. September, best. til Rouen. — Knud II, Hansen, afg. fra Haukipudas 13. Septbr., best. til Barry. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kbhvn. 16. Septbr., bestemt til Haukipudas. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 14. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Skjold, Risø, ankom til Blyth 17. September. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til St. Petersburg 15. September. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Rouen 18. Septbr. — Svend II, Jensen, ank. til Kristinestad 19. Septbr. — Harald, Hveysel, ankom til Sunderland 16. September.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afg. fra Søderhamn 17. Septbr., best. til Dieppedalle. — Vagn, B. Mahneke, ank. til Stockholm 15. Septbr. — Ulf, Huus, ank. til Swinemünde 20. Septbr.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 15. Septbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Newcastle 14. Septbr. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 12. Septbr., bestemt til Barrow. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Kronstadt 8. September. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til Hull 9. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsee, afgik fra St. Petersburg 16. September, bestemt til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afgik fra Colombo 2. Septbr., bestemt til Batoum. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Blyth 14. Septbr., best. til Kronstadt. — Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra St. Petersburg 15. Septbr., bestemt til London. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Grimsby

12. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. September.

**Danmark.** Thorvaldsen Poulsen, ank. til Petersborg 18. September. — Ansgar, Madsen, ankom til Aarhus 15. Septbr. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Emden 12. Septbr. — Hamlet, Reese, afgik fra Gand 18. September, bestemt til Grimsby. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 16. Septbr., best. til Kronstadt. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 15. September. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 14. September.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Havre 17. September. — Kamma, Løffler, ank. til Hudiksvall 15. September. — Helga, Rise, ankom til Løfholmen 15. Septbr. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 17. Septbr. — Therese, Izard-Pedersen, ankom til Mo 18. Septbr. — Simone, Jørgensen, ank. til Hernøsand 19. Septbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Howden Dock 15. Septbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Esbjerg 17. September. — Nancy, Th. Nielsen, ankom til Brahestad 14. September. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Bremerhaven 17. Septbr., bestemt til St. Petersborg. — Nordsoen, Gram, ankom til Gefle 15. September. — Nexos, Basse, ank. til Gravelines 16. September. — Nora, Jørgensen, ank. til Ghent 14. September. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Gravelines 18. Septbr., best. til Methil. — Napoli, Christensen, ankom til Piteå 18. Septbr. — Bodil, Jessen, ankom til Hernøsand 16. Septbr. — Dagmar, Hansen, afgik fra Brandöhamn 17. September, best. til Alicante. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Umeå 19. Septbr., best. til St. Nazaire. — Alfa, Iversen, afg. fra Jersey 18. September, bestemt til Frederikshavn.

**Nordsoen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra St. Petersborg 16. September. — Nordland, Norsk, ank. til Helsingør 16. Septbr. — Holland, Poulsen, ankom til Korsør 15. Septbr. — England, Andersen, ank. til Boness 15. September. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 16. September.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 18. Septbr. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Hamburg 30. August. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Shields 14. September. — Mars, Clausen, afgik fra Aalborg 11. Septbr.

**Jylland.** Ingrid, Winther, afg. fra Methil 16. September, best. til Stockholm. — Karen, Eriksen, ank. til Honfleur 17. September. — Ebba, Meinertz, afgik fra Cardiff 16. Septbr., best. til Kronstadt.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Bollsta 19. Septbr. — Dagny, Lorentzen, ankom til Wismar 19. Septbr. — Mary, Larsen, afgik fra Pillau til Rö 18. Septbr.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Ystad 18. Septbr.

**Kjøbenhavn.** Russia, Jespersen, afgik fra Hamburg 12. September, ankom til Blyth 15. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Stettin 13. Septbr., ank. til Riga 15. Septbr.

**Union.** Gallia, Nielsen, afgik fra Aalborg 14. Septbr., ankom til Riga 17. September. — Britannia, Jensen, afgik fra Amsterdam 13. September, ankom til Sunderland 15. September. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Riga 11. September. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Kbhvn. 16. September.

**Inga.** Flandria, Poulsen, ank. til Blyth 18. September. — Caribona Winckler, afg. fra Dordrecht 14. September, ankom til Boness 17. September. — Estonia, Dam-Larsen, ankom til Amsterdam 13. September.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Libau 15. September, bestemt til Antwerpen.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Wasa 18. September. — Brattingsborg, Suenson, ankom til West Hartlepool 18. September. — Flynderborg, Larsen, ankom til Petersborg 18. September. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Newcastle 15. Septbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Jacobstad 17. Septbr. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Newport 18. September, bestemt til Marseilles. — Kronborg, Sørensen, afgik fra Sundsvall 2. Septbr., best. til Alexandria. — Rosenborg, Schultz, ankom til Riga 17. Septbr. — Skanderborg, Clausen, ankom til Archangel 16. September. — Stjerneborg, Hansen, afgik fra Räsø 17. Septbr., bestemt til Rotterdam. — Søborg, Fischer, afg. fra Kbhvn. 19. September, best. til Chantenay. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Petersborg 18. Septbr., best. til Terneuzen.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Kjøbenhavn 19. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Jacobstad 17. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Gnarp 15. September. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Geestemünde 17. September, best. til Methil. — Skodsborg, Schultz ankom til Penarth 14. Septbr. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kronstadt 16. Septbr. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Kronstadt 15. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kallundborg 19. September, best. til Riga.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til Uleåborg 9. Septbr. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Blyth 16. Septbr., best. til Swinemünde. — Kallundborg, Lund, ankom til Ghent 15. Septbr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Jakobsstad 16. Septbr.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Kiel 17. September.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Kronstadt 15. September. — Helene, Jensen, afgik fra Hull 19. Septbr., best. til Reval. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til St. Petersborg 16. Septbr. — Agnete, Sørensen, ank. til Kiel 16. September. — Hermia, Petersen, ankom til Methil 15. Septbr. — Alice, Hansen, ankom til St. Petersborg 17. September. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kiel 16. September, best. til St. Petersborg. — Nauta, Madsen, ankom til Neumühlen 18. September. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Aarhus 15. September.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra Antwerpen 10. September. — St. Jan, Rambusch, ank. til Habana 16. Septbr. — St. Thomas, Prahl, ank. til Galveston 9. Septbr. — St. Domingo, Koch, afgik fra St. Thomas 4. September.

**Æra.** Energi, Nielsen, ankom til Ostende 12. Septbr. — Enigheden, Svane, ankom til Calais 14. September.

**Svensen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rouen 17. September. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Wiborg 18. Septbr. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Odense 15. September. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Venzen 18. September. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Boness 19. September. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Burntisland 18. September. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 16. Septbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Terneuzen 15. Septbr. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Terneuzen 15. September. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Rotterdam 15. September. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Uleåborg 12. Sept. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til St. Petersborg 16. September. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Methil 18. Septbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Korsør 16. September.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til St. Petersborg 19. Septbr. — London, Krogh, ank. til Yxpila 10. September. — Paris, Tholander, afg. fra Heplotsund 14. September, best. til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Spjutsund 9. September, best. til Manchester.

**Mercur.** Berlin, Bom, afgik fra Methil 16. Septbr., best. til Kronstadt. — Wien, Brink, afg. fra Rotterdam 18. Septbr., bestemt til Methil. — Roma, v. Thun, ankom til Demerara 7. September.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Veile 17. September. — Clara, Villadsen, ankom til Libau 11. Septbr. — Kai, Kurtzhals, ankom til Boness 17. September. — Erik, Steen, ankom til London 18. September. — Svend, Christensen, afgik fra Riga 16. September, best. til Dunkerque. — Axel, Damm, afgik fra Cherbourg 19. Septbr., bestemt til Methil. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Fauske 16. Septbr. — Skjalm Hvide, Poulsen, ank. til Kings Lynn 19. September. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Grimsby 9. Septbr. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ank. til St. Servan 15. September. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Kbhvn. 12. Septbr. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afgik fra Kronstadt 12. Septbr., bestemt til Brake.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik fra Alloa 18. September, bestemt til Königsberg.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Kronprinsesse Louise, Jensen, afgik fra Valparaiso 12. September til Ghent. — Havila, Duysen, afgik fra Newcastle N. S. W. 6. Septbr. til Caleta Buenos. — Lenita, Clausen, ankom til Sundsvall 14. September fra Malmø. — Mørdor, Mørck, afgik fra Whity 12. September, ankom til Hamburg 14. September. — Thora, Thomsen, præjet 24. Aug. paa 11° N. 24° V. fra New York til Reunion. — Laura, Svarrer, udklareret fra Hartlepool 14. September til Fehmern.

**Fans. Sønderho.** Elisabetha, Fischer, afgik 10. Septbr. fra Cadix til Rio Grande. — Merida, Pedersen, ankom 11. September til Gefle fra Antwerpen.

**Rønne.** Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 15. September. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Fakse 15. Septbr. — Gudmund, Stegmann, ankom til Rønneby 15. September.

**Svendborg Ring Andersen,** Hansen, ankom til Stockholm 11. Septbr. — Martha, Hansen, ankom til Drammen 11. September. — Insulaneren, Nielsen, ank. til Gefle 11.



September. — Roma, Jensen, ankom til Kotka 11. Septbr. — Fanny, Hansen, ank. til Rouen 12. September. — Emanuel, Bentzen, ankom til Kalmar 13. September. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Reval 12. September. — Line, Møller, ankom til Kronstadt 13. September. — Martin Nis-son, Petersen, ank. til Kotka 13. Septbr. — Hans Ditlev, Knudsen, ank. til Rise 13. September. — Concordia, Henriksen, ank. til Dieppe 12. September. — Maren Kristine, Jensen, ankom til Wemyss 12. Septbr. — Psyche, Nielsen, ankom til Kristiania 13. September. — Dana, Rasmussen, ankom til Kronstadt 13. September. — Kirstine, Sørensen, ankom til Kolberg 14. September. — Noah, Poulsen, ankom til St. Petersburg 14. Septbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Luleå 15. September. — Marie, Nielsen, ankom til Lübeck 15. Septbr. — I. Lotz, Hansen, ank. til Wemyss 15. Septbr. — Alfrede, Wilde, ankom til Fowey 13. Septbr. — Slesvig, Hansen, ankom til Drøbak 15. September. — Minerva, Fuglsang, ank. til Riga 16. September. — Niels Juul, Henriksen, ankom til Kjøbenhavns Red 16. September. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 14. September. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 14. September. — Erik, Christensen, ankom til Limhamn 15. Septbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Lappvik 15. Septbr. — Urda, Mikkelson, ankom til Langesund 15. September. — Neptunus, Jensen, ankom til Vlaardingen 18. September. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Luleå 16. Septbr. — Britannia, Rasmussen, ank. til Kronstadt 18. Septbr. — Olga, Rasmussen, ankom til Kronstadt 18. September.

**Ærs.** Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 12. Septbr. til Leith. — Alf, Hansen, ankom 10. Septbr. til Horsens. — Anna Cecilie, Mathiesen, ankom 8. September til Kiel. — Hekla, Jørgensen, ankom 12. September til Kallundborg. — Thekla, Fabricius, ankom 13. September til Præste. — Johanne, Hansen, afgik 8. September fra Belfast til Wasa. — Kronen, Hermansen, afgik 5. September fra Sidney. — Ellen, Lauritzen, ank. 13. Septbr. til Porthleven. — Fred, Friis, afg. 6. September fra Archangel. — Dana, Pedersen, ankom 12. September til Faro. — Familiens Haab, Pedersen, afgik 12. September fra Frihavnen til Landskrona. — Carl, Johansen, ankom 12. September til Frihavnen. — Riborg, Hansen, afgik 12. Septbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Albertha, Kroman, ank. 14. September til Warnemünde. — Abba, Petersen, ankom 14. September til Gefle. — Johanne, Stegmann, ank. 14. September til Aalborg. — Hermod, Dreimann, ankom 13. Septbr. til Setubal. — Theodor, Andersen, ank. 13. Septbr. til Kjøbenhavn. — Hydra, Albertsen, ank. 14. September til Ørnskjöldsvik. — Prøven, Schmidt, afgik 13. September fra Kanada til Classen Dock. — Elna, Carlsen, ankom 14. September til Bouling (Skotland). — Kirstine, Rasmussen, afgik 10. Septbr. fra Neufahrwasser til Flensburg. — Eos, Christensen, afgik 13. Septbr. fra Åhus til Borgå. — Lauritz, Folmer, ankom 14. Septbr. til Drammen. — Gloria, Fabricius, ankom 14. Septbr. til Lysekil. — Ægir, Rasmussen, ankom 15. September til Leith. — Thea, Friis, ank. 14. Septbr. til Havre. — Marie, Friis, ankom 13. Septbr. til Hammerhavn. — Gudmund, Stegmann, ank. 15. September paa Rønneby Red. — I. Koe-foed, Andersen, afgik 15. September fra Nantes til Kbhvn. og Nakskov. — Agent Petersen, Nielsen, afgik 13. Septbr. fra Vliessingen til Hamburg. — Johanne, Østermann, ank. 15. September til Bogense. — I. A. Kromann, Christensen, afgik 15. September fra Aalborg til Riga. — Astræa, Rasmussen, ankom 16. September til Neufahrwasser. — Hertha, Krull, ankom 15. September til Kalmar. — Ceres, Bager, ank. 15. September til Karrebæksminde. — Emanuel, Nielsen, afgik 15. September fra Kjøbenhavn til Rendsborg. — Hamlet, Rasmussen, ankom 16. September til Swinemünde. — Enigheden, Friis, ankom 15. September til Aalborg. — Salus, Bager, ankom 17. September til Råfsø. — Neptun, Jensen, ankom 18. September til Swinemünde. — Eos, Christensen, ankom 16. September til Borgå. — Argo, Clausen, afgik 18. Septbr. fra Ymuiden til Carimaribo (Syd Amerika). — Frem, Haagensen, ankom 16. September til Sherbrooke. — Klara, Hermansen, ankom 16. September til Gibraltar. — Anne, Schmidt, ank. 16. September til Stornoway. — Peter, Olsen, ankom 17. September til Swinemünde. — Advance, Rasmussen, ankom 17. September til Rudkjøbing. — Christian, Eschen, ankom 16. September til Kjøbenhavn. — Zephyr, Hansen, ank. 16. September til Fowey. — Agent Petersen, Nielsen, ankom 16. September til Hamburg. — Merkur, Friis, ankom 18. September til Fowey. — Anna, Jacobsen, afgik 16. Septbr. fra Kjøbenhavn til Helsingborg. — Thyra, Rasmussen, ankom 18. September til Rochester.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Møalerne 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. Møen. Klintholm.** Fremtidig brænder ved Klintholm Havn kun den røde Lanterne paa V.-Molen. Brændetid: I Sildefisketiden, fra c. 20de August til midt i November.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverig. Bottniske Bugt. Rönnskär.** Grænserne for den hvide, faste Vinkel i Rönnskär Fyr til Vejledning for lodsøgende Skibe er forandret til S. 4° Ø. og S. 35° Ø.

**Finland. Bottniske Bugt. Yxpila.** I Farvandet til Yxpila Havn ved Gamla Karleby er udsat: Ved Ø.-Siden af Roma, et Stenrev, der strækker sig mod Ø. fra Frimodighallen, en rød og hvid Stang med to røde Koste med Spidserne mod hinanden, ved Ø.-Siden af Jupiter, en løs Stengrund med 14 Fod Vand S. for Koörsklacken, en rød og hvid Stang med 2 røde Koste med Spidserne mod hinanden.

**Tyskland. Memel.** Paa begge Sider af Løbet til Memel ligger Fiskeredskaber. Mellem N.-Enden af Bolværket ved Norder-Ballastplatz og Fyrtaarnet er midlertidig udsat 3 røde Stager paa Stb.-Side og tre sorte Stager paa Bb.-Side af Løbet; de har alle hvidt Flag som Topbetegnelse.

**Danzig Bugt. Neukrug.** Der er nu 4 Sæt Baaker ved den maalte Milestrækning ved Neukrug; hele Strækningen er 6 Kml. 6 store, røde Baaketønder (Miletønder) med Nr. fra 1—6 ligger ude.

**Schleisand.** Den hvide Spirtønde Schleisand O med Ø-lig Topbetegnelse er flyttet c. 9 Kbl. S. 14° Ø. hen i 6 Fv. Vand. 54° 40' 36" N. Br. 10° 5' 48" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Kristiania Fjord.** Skjelbosund Fyrlampe med Formørkelse viser nu rødt Lys fra S. 89° V., fri S. om Bastangen og Sauholmen, til S. 63° V., fri S. om Sauholmgrunden, hvidt Lys derfra til S. 54° V., fri N. om Langgrundsflua, grønt Lys derfra gennem S. til S. 16° Ø., Ankerpladsen ved Akere, hvidt derfra til S. 38° Ø., fri V. om Skjelgrunden og Spjørflu, hvidt N. efter over Skjelsbosund fra N. 75° Ø. gennem N. til N. 72° V. I øvrigt uforandret.

Ved Grovik, Tvødestrandsfjorden, brænder en rød Lanterne, naar Dampskibet ventes.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge.** Ved Hommelvikken i Stjerdalsfjord er tændt en Fyrlampe med Formærkelser, der viser rødt Lys fra S. 45° Ø. gennem S. og V. til N. 57° V., fri N. om Rotapyn-ten, hvidt Lys derfra til N. 17° V., fri V. om Pynten ved Fiskevik og Skjaarvoldsøren. Flammens Højde 13 Fod. 68° 25' 20" N. Br. 10° 48' 40" Ø. Lgd. Brændetid 20de Juli—15de Maj.

Ved Skagstadsund er tændt en Fyrlampe med Formærkelser, der viser rødt Lys fra N. til N. 12° Ø., fri Ø. om Lundskallerne, hvidt derfra til N. 16° Ø., fri V. om Lundøen, grønt derfra gennem Ø. til S. 82° Ø., fri S. om Langrund, hvidt derfra til S. 76° Ø., fri N. om Bjørnodden og Oddskjærene, rødt derfra til S. 72° Ø. Flammens Højde: 18 Fod. 67° 57' 40" N. Br. 15° 9' 30" Ø. Lgd. Brændetid 15de August—30te April.

Ved Salangen paa Revholmen er tændt en Fyrlampe med Formærkelser, der viser hvidt Lys fra N. 47° V., fri N. om Forøen, til N. 13° V., fri V. om Luksegrunden, rødt Lys derfra gennem N. og Ø. til S. 18° Ø., fri V. om Lamøskjær og Finnø, hvidt Lys derfra til S. 11° Ø., fri Ø. om Kantarholmgrunden. Flammens Højde: 42 Fod. 68° 53' 20" N. Br. 17° 40' 0" Ø. Lgd. Brændetid: 25de August—14de April.

30 Alen inden for Yderenden af Molen, der bygges ved Tromsø, brænder i røde Lanterner lodret for hinanden.

Korsnes Fyrlampe, Altenfjord, viser nu rødt Lys fra N. 44° Ø., fri V. om lille Korsnes til Lysgrænsen N. 61° Ø. I øvrigt uforandret.

Søndre Hønningvaag Fyrlampe viser nu Lys med Formærkelser; Lyset er rødt fra S. 49° Ø., fri V. om Juledagsnes til Lysgrænsen S. 68° Ø. I øvrigt uforandret.

Smalfjord Fyrlampe er tændt paa Smalfjordnes, Tana-fjord; den viser Lys med Formærkelser; Lyset er hvidt fra N. 60° Ø., fri N. om Sandbankerne ved Stangenes, til N. 21° Ø., fri Ø. om Skarholmen, rødt derfra til N. 18° Ø., fri V. om Skarholmen, hvidt derfra gennem N. og V. til S. 45° V., fri Ø. om Pynten ved Gappiras og V. om Sjolmines. Flam-

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier Kr. 2,35 pr. Stk. hos

J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.

mens Højde: 40 Fod. 70° 30' 10" N. Br. 28° 16' 0" Ø. Lgd. Brændetid: 25de August—14de April.

I Syltetfjord, Østfinmarken, er tændt en Fyrlampe med Formerkøler, der viser hvidt Lys fra N. 50° Ø., fri S. om Sandfjorden, til N. 67° Ø., fri N. om det S.-lige Land, rødt derfra gennem Ø. til S. 72° Ø., fri S. om Tavleskjær, hvidt derfra gennem S. til S. 63° V. Flammens Højde: 48 Fod. 70° 30' 20" N. Br. 30° 11' 20" Ø. Lgd. Brændetid: 25de August—14de April.

**Tyskland. Slesvig. Rütergat.** Lys- og Klokketønden Rütergat Nr. 1 er beskædiget, saa at den hverken lyser eller lyder. Hvis den ikke kan istandsættes ude, bliver den inddraget.

**Helgoland.** Den sorte (senere hvide) Lys- og Klokketønde Düne O, den hvide Baaketønde Düne O, Sellbrunnen Fløjte-tønde og dens Stationstønde er nu udlagt.

**Elben.** Vraget af Damperen „Elbe“ er løftet og flyttet til Farvandet S.-Side i 16 Fod Vand. Signaler vises som tidligere.

**Weser.** Afmærkningen i Weser er forandret saaledes:

I Alte Weser ligger: Baaketønde Alte Weser nu i 9 Fv. Vand. 53° 53' 43" N. Br. 7° 55' 23" Ø. Lgd., den røde Tønde A i 10 Fv. Vand. 53° 53' 43" N. Br. 7° 59' 39" Ø. Lgd., den røde Tønde B i 5 Fv. Vand. 53° 53' 43" N. Br. 8° 2' 19" Ø. Lgd., den røde Tønde C i 6 Fv. Vand. 53° 53' 41" N. Br. 8° 5' 50" Ø. Lgd., den røde Tønde C 2 i 5½ Fv. Vand. 53° 53' 37" N. Br. 8° 5' 49" Ø. Lgd., den sorte Tønde 2 i 22 Fod Vand. 53° 52' 25" N. Br. 8° 6' 58" Ø. Lgd., den sorte Tønde Tønde 3 i 27 Fod Vand. 53° 51' 20" N. Br. 8° 7' 34" Ø. Lgd.

Den sorte Baaketønde Ø. for Rotesand Fyr ligger nu i 6½ Fv. Vand. 53° 51' 20" N. Br. 8° 6' 45" Ø. Lgd.

Den grønne Telegrafstønde T/A paa Rote Sand ligger nu i 24 Fod Vand. 53° 51' 8" N. Br. 8° 2' 16" Ø. Lgd.

**Jade. Wilhelmshaven.** Ved Wilhelmshaven foretages Arbejder ved Molerne. Alle Skibe skal gaa med „langsom Fart“ fra Redtønden til ud for 2den Indsejling.

**Ostfriesland. Norddeich.** Det hvide Fyr med Formerkøler paa Norddeich Havns V.-lige Dæmning er forstærket.

**Holland. Ems. Huibertgat.** Den NV.-lige Del af Huibertplaat tiltager. Den røde Tønde med Ballon, mærket W. E. i Wester-Ems er derfor flyttet til N.-Grænsen af den hvide Vinkel i Borkum Fyr. 53° 35' 22" N. Br. 6° 33' 45" Ø. Lgd. Mindste Dybde i Farvandet mellem Huibert- og Ballonplaat er nu 27 Fod.

Naar man for Udgaende faar det hvide Lys fra Rotumercoog Fyr i Sigte, maa man straks tage N.-lig Kurs, til man kommer i Vinklen med fast Lys fra det S.-lige Borkum Fyr og fortsætte i denne gennem Wester-Ems. Floden løber i S.-lig Retning over Huibertplaat.

**Vlieland.** Masten til Stormvarsel-Signaler, der stod ved Posthuset paa Vlieland, er flyttet til 53° 16' 29" N. Br. 4° 58' 5" Ø. Lgd.

**Zeegat van Goeree Ø. og Hoek van Holland.** Følgende mindste Dybder er fundet: I Brielsche Maas 12 Fod lige V. for Domeinplaatje, i Botlek 10 Fod mellem Pannekoeksplaat og Welplaat, i Noordgeul 17¾ Fod, i Nieuwe Maas fra Rotterdam til Noord 15¼ Fod ved Slikkeveer, i Noord 10¾ Fod i den S.-lige Munding, i Spui 8 Fod lige Ø. for Oud-Beierland, i Berengat 7½ Fod, i Oude Maas 7½ Fod, i Dortsche Kil 16¼ Fod 2½ Kbl. N. for Willemsdorp.

**Frankrig.** Fyrskibet „Ruytingen“ er atter udlagt paa Station. Reservefyrskibet er inddraget.

**England. Triton Knoll.** En Skonnert er sunket paa Triton Knoll, fra Outer Dowsing Fyrskib i S. 82° V. 9½ Kml., fra Inner Dowsing Fyrskib i N. 58° Ø. 11½ Kml. 53° 25' N. Br. 0° 50' Ø. Lgd. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget.

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

**Frankrig. Ouistreham.** Det ny, hvide, faste Fyr Ø. for den ny Sluse-ved Ouistreham er nu tændt.

**Baie de Paimpol.** I Indløbet til Baie de Paimpol er følgende Grunde fundet: En Klippe med 5½ Fod Vand, 1½ Kml. N. 41½° Ø. fra Ost Pic Fyr. En Klippe med 7½ Fod Vand, 1½ Kml. N. 37½° Ø. fra samme Fyr. En Klippe med 5 Fod Vand, 1½ Kml. N. 50½° Ø. fra samme Fyr.

**England. Plymouth Sound. Mill Bay.** Mill Bay Mole forlænges V. efter. Fra Yderenden vises om Dagen et rødt Flag, om Natten en rød Lanterne. Ud for Molen ligger to Korkbøjer, som man skal gaa V. om og med langsom Fart, da der arbejdes med Dykkere.

**Skotland V.-Kyst. Sleat Sound. Loch Nevis.** Følgende Grunde findes i Indløbet til Loch Nevis:

En 5 Fv. Grund 6 Kbl. N. 24° V. fra Bodha cas Sruth Baake.  
En 5 Fv. Grund 3½ Kbl. N. 65° V. fra samme Baake.  
En 5¼ Fv. Grund 7 Kbl. S. 48° V. fra samme Baake.  
En Grund med under 6 Fod Vand 1¼ Kbl. N. 44° Ø. fra samme Baake.

En 3 Fv. Grund 1¼ Kbl. N. 66° Ø. fra samme Baake.  
En 3¾ Fv. Grund 2½ Kbl. S. 70° Ø. fra samme Baake.  
En 1¾ Fv. Grund 6¼ Kbl. S. 75° Ø. fra samme Baake.  
En 5 Fv. Grund 8 Kbl. S. 73° Ø. fra samme Baake.  
En 2½ Fv. Grund 8¼ Kbl. S. 44° Ø. fra samme Baake.  
Bodha cas Sruth Baake: 57° 1' N. Br. 5° 45' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia. Bay of Fundy.** „Lurcher Shoal“ Fyrskib ud for Yarmouth er midlertidig inddraget. Paa dets Plads ligger der en rød og sort vandret stribet Stumpstønde.

**Nova Scotia V.-Kyst. Tusket River.** I Tusket River er udlagt: en rød Spirtønde ved Mundingen af Salmon River, en sort Spirtønde ved S.-Enden af Lent Island Legde, og en sort Spirtønde ved Spidsen af Grunden ved Landsbyen Tusket.

**New Brunswick. Passamaquoddy Bay. St. Andrews Harbour.** En sort Spirtønde er udlagt ved Yderenden af Barren, der strækker sig S. efter fra det gamle Blokhus ved det V.-lige Indløb til St. Andrews Harbour. Kommende V. fra skal man tage den klos om Bagbord.

**New Brunswick S.-Kyst. Southwest Wolf Island.** Southwest Wolf Island hvide Blinkfyr viser nu kraftigt Et-Blink hver 5 S.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. New York.** „Fire Island“ Fyrskib Nr. 68 er midlertidig inddraget. Paa dets Plads ligger Reservefyrskib Nr. 78, der viser 2 hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens 12½ Kml. Taagesignalet er uforandret. Hvis Taagesignalarbejdet er i Uorden, slaas 7 Slag paa Klokkeren hver Minut.

**New Jersey. Delaware River. Ricord Channel.** Lystønde Nr. 8 ved S.-Enden af Crow Shoal er ombyttet med en Spirtønde, mærket Nr. 8.

**Delaware.** „Fenwick Island Shoal“ Fyrskib Nr. 52 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 20 inddraget.

**Maryland. Chesapeake Bay. Hooper Strait.** Den nuværende røde Vinkel i Hooper Strait Fyr udvides N. efter til S. 71° Ø., saaledes at den netop gaar over Sharkfin Shoal Fyr og Tønde Nr. 6 paa V.-Siden af Sharkfin Shoal. En ny, rød, fast Vinkel indsættes i Fyret mellem S. 82° V. og N. 81° V., mellem 12 Fods Grænsen S. for Ø.-Enden af Hooper Island og Outer Buoy Nr. 1 ved V.-Siden af Indløbet til Honga River.

**Georgia. Sapelo Island.** Den 18de September 1905 forandres det hvide Blinkfyr paa Sapelo Island S.-Ende, ved Indløbet til Doboy Sound, til at vise Seks-Blink hver 30 S. Mørke mellem Grupperne 17 S. Flammens Højde: 96 Fod. Lysævne 15 Kml. Hvidt Taarn, der staar 1¼ Kbl. N. 48° Ø. fra det gamle Fyrs Plads. 31° 23' N. Br. 81° 17' V. Lgd.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi Sound. Ship Island Pass. South Channel.** South Channel Ledelinjes Bagbaake staar 310 Alen N. 10½° Ø. fra Forbaaken.

Tønderne paa Ship Island Barre ligger nu saaledes:

Outer Bar Buoy (sort og hvid lodret stribet) fra Ship Island South Channel Forfyr i S. 10½° V. og fra Great Sand Hill, Cat Island, i S. 57½° Ø.

Middle Ground Klokketønde fra Ship Island Fyr i S. 9° V. og fra Great Sand Hill, Cat Island, i S. 63° Ø.

Den sorte Knoll Buoy Nr. 1 fra Ship Island Fyr i S. 18½° V. og fra Great Sand Hill, Cat Island, i S. 63° Ø.

Den røde Turn Buoy Nr. 2 fra Ship Island South Channel Forfyr i S. 10½° V. og fra Great Sand Hill, Cat Island, i S. 68½° Ø.

**Mosquito Kysten. River Grande N.** En 4½ Fv. Grund er rapporteret c. 20 Kml. N. for River Grande og 6 Kml. fra Mosquito-Kysten paa 13° 13' N. Br. 83° 27' V. Lgd. Der findes formentlig endnu mindre Dybder paa Grunden.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I Juli 1905 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 25 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11½ Fod.

**Chili. Patagonien Channels. Union Sound. Bordes Bank.** Bordes Bank har meget ujævn Klippegrund. Paa de dybe Steder mellem Klipperne findes Sand og Skæl. 52° 4' 40" S. Br. 73° 32' 30" V. Lgd.

**Guaitecas Islands.** Barrientos Havn, Guaiteca Grande S.-Kyst er rummelig, dyb og vel beskyttet. 43° 53' 15" S. Br. 74° 0' 30" V. Lgd.

Musquel Havn, der i Kortene er angivet ved Indløbet til Cuerdo Channel, findes ikke; Løbet er fuldt af Skær.

Betecoi Bugt paa Ø.-Siden af Øen Betecoi har en god Ankerplads, Klippegrund. 43° 58' S. Br. 73° 49' V. Lgd.

Morima Bugt, Clotilde Island, har god Ankerplads for mindre Skibe; der advares mod en 16 Fods Grund fra Midten til S.-Siden af Bugten.

Kun 3 af de 6 Løb til Port Melinca kan anbefales. Lagréze Channel er læg; Carunco Channel er uren; Westofi, Lencayec eller Perez Channel og Manzano Channel er brede og rene.

I Port Low ligger en Grund med Tang fra Chayalime Point i S. 76° V. og Selanec Point i N. 24° V. Tre Rev med Tang uden om ligger 1 Kbl. NØ. for Midten af en Linje mellem Blanca Reef og Klippen SSØ. derfor. En Sandbanke med 25 Fod Vand ligger midt i Indløbet til Inderhavnen, hvor Kortet angiver 8 Fv.

I Tuamapu Channel ligger et overflydt Rev, der ikke er kendeligt paa Tang eller Vandets Farve. 43° 59' 30" S. Br. 74° 9' 45" V. Lgd. 1/2 Kml. S. for dette Rev og 1/2 Kml. S. 68° V. fra V.-Pynten af den V.-lige Rhone Island rager en 1 Kbl. lang og bred Klippe lidt op af Vandet. De to Rev, vist i Kortet S. for den V.-lige Rhone Island, findes ikke, eller de ligger meget tæt ved Land. Den lille Klippe vist i Kortet 1 1/4 Kml. S. 33° Ø. fra SØ.-Pynten af den Ø.-lige Rhone Island findes ikke; der er et 1/2 Kml. bredt, rent Farvand paa begge Sider af de to Klipper, angivet paa samme Sted. Et Rev med 10 Fod Vand og bevoget med Tang ligger paa c. 44° 0' 45" S. Br. 74° 4' 0" V. Lgd. 1/2 Kml. S. 23° Ø. fra Petun Reef, der rager over Vandet, 2 Kml. SØ. for den Ø.-lige Rhone Island.

Bajas Islands i det V.-lige Indløb til Tuamapu Channel bestaar af 30 Øer, ikke af 3 som Kortet angiver.

Pochas Islands er to lave Klipper midt imellem SØ.-Pynten af Betecoi Island og de to Klippesøer Jemelos, 3 Kml. S. 45° V. fra nævnte Pynt. Mellem de to Pochas Islands er der et 1/4 Kml. bredt Løb med 8 Fv. Vand. Den S.-lige Pochas Island 43° 59' 30" S. Br. 73° 51' 30" V. Lgd. 1/3 Kml. N. for den N.-lige Jemelos Island ligger en 16 Fods Klippe i dybt Vand; den kan ikke kendes paa Tang eller Vandets Farve og er farlig for Sejladsen. 44° 0' 15" S. Br. 73° 52' 45" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Sabinal.** Den 14de August 1905 er det observeret, at det hvide Blinkfyrr paa Capo Sabinal brændte meget uregelmæssigt.

**Tarragona.** En rød Spidstønde er udlagt 1 1/4 Kbl. S. 62° V. fra det Ø.-lige Molehoved ved Tarragona. Tønden, der senere ombyttes med en Lystønde, afmærker Yderenden af Molens Forlængelse, der er under Arbejde, og man skal tage den om Styrbord for Indgaende.

**Palamos.** Et grønt Fyr er tændt ved Palamos paa V.-Enden af den ny Bølgebrøder; man maa gaa mindst 1/2 Kbl. V. om det.

Man skal gaa V. og ikke Ø. om Tønden ved Molens Yderende.

**Italiens S.-Kyst. Capo Rizzuto.** Paa Ankerpladsen ved Capo Rizzuto ligger følgende Vrag:

Vraget af en Damper paa Grunden S. for Kastellet, fra dette i S. 19° V. og fra det runde Taarn paa Capo Rizzuto i S. 89° V. 38° 53' 56" N. Br. 17° 1' 12" Ø. Lgd.

To Vrag af Sejlskibe paa den inderste Del af Ankerpladsen; det ene fra Kastellet i N. 77° Ø. og fra det runde Taarn i N. 57° V., det andet fra Kastellet i S. 89° Ø. og fra det runde Taarn i N. 38 1/2° V.

**Italien. Messina Strædet. S. Giovanni.** V.-Molen ved S. Giovanni er forlænget c. 1/4 Kbl. i den oprindelige Moles Retning. Det hvide, faste Fyr staar nu paa det ny Molehoved.

**Sicilien S.-Kyst. Porto Empedocle.** Fyrskibet, der laa ved S.-Enden af Grunden ud for den gamle Mole ved Porto Empedocle, er sunket.

**Joniske Hav. Punta Stilo.** Punta Stilo Fyr er beskadiget ved Jordrystelse og brænder foreløbigt ikke.

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

**Ceylon. Trincomali.** De hvid og sort tærmede Tønder 2 Kbl. S. 41° V., 1 1/4 Kbl. N. 82° V. og 2 1/4 Kbl. N. 62° V. fra Ostenberg Point ved Indløbet til Trincomali Havn er inddraget.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Madoera V.-Kyst. Oedjoeng Piring.** Det gamle, hvide, faste Fyr ved Oedjoeng Piring, som foreløbigt brændte sammen med det ny, røde, faste Fyr, er nu slukket. 7° 2' S. Br. 112° 41' Ø. Lgd.

**Java N.-Kyst. Pekalongan.** Det hvide, faste Fyr 95 Alen inde paa den V.-lige Havnemole ved Pekalongan forandres til hvidt Blinkfyrr, der hver 3 S. viser Et-Blink af 1 S. Varighed. 6° 51' S. Br. 109° 41' Ø. Lgd.

**Cheribon.** Til Afmærkning af Farvandet med over 16 Fod Vand S. for Revet ved Cheribon udlægges følgende Tønder: en hvid Spidstønde paa 6° 44' S. Br. 108° 44' Ø. Lgd., en hvid Spidstønde paa 6° 45' S. Br. 108° 51' Ø. Lgd., en sort Stumpstønde paa 6° 46' S. Br. 108° 48' Ø. Lgd.

**Hollandsk Ostindien. Billiton.** Ved V.-Kysten af Billiton anbringes: en Baake med sort, afkortet Kegle paa Tereer-Rif, en Baake med sort, afkortet Kegle V. for Øen Keringan, en Baake med hvid Ballon paa Zuidrif, og en Baake med hvid Ballon paa Nado Rif.

Den hvide Spidstønde ved Tereer-Rif inddrages. Baaken med hvid Ballon V. for Øen Keringan og de 2 Baaker med

sort, afkortet Kegle paa Revet S. for Øen Nado inddrages. Tereer-Rif: 3° 9' S. Br. 107° 26' Ø. Lgd.

**Tandjoeng Pandan.** De to hvide Spidstønder med Ballon paa Revet Karang Tenga og ud for Munden af Tjerotjoe-privier er ombyttet med hvide Lystønder, der viser hvidt Lys med Formørkelse hver 20 S.: Lys 10 S., Mørke 10 S. Beliggenhed: 2° 43' S. Br. 107° 32' Ø. Lgd. og 2° 43' S. Br. 107° 34' Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Besar.** Det hvide, faste Fyr paa Øen Besar er nu forandret til et hvidt Blinkfyrr, der hver 15 S. viser Et-Blink af 3 S. Varighed.

**China. Liau Tung Gulf. Fucho Bay.** En Grund med 8 Fod Vand ved Springtids Lavvand er fundet paa 39° 37' N. Br. 121° 20' Ø. Lgd. Bundarten Grus.

**Korea V.-Kyst. Ping Yang Inlet. Chel Tau.** En 2 Fv. Grund med Sand og Mudder er fundet i Ping Yang Inlet ovenfor Chel Tau Ankerplads, fra 155 Fod Højen Chel Tau i N. 24° V. og fra Kijin Po Ø.-Ende i S. 6° V. Grunden har en Udstrækning af 1/2 Kbl. 1 1/4 Kbl. NØ. 1/2 N. fra denne Grund findes i 4 1/2 Fv. Vand en 2 Fv. Grund.

**Japan. Naikai (Inland Sea). Shimonoseki Stræde.** Vraget af Damperen „Ryoyo Maru“ ligger sunket ud for Shimonoseki, fra Kojo Yama (Moji Hill) Triangulationsstation i S. 74° V. og det kendelige Kapel paa det N.-lige Affald af 625 Fods Højen SV. for Moji i N. 45° V. 10 1/3 Kbl. Bakken, Broen, 2 Master og Skorstenen er synlige.

Vraget af „Katsuno Maru“ har nu kun Skorstenen over Vandet.

### Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Danzig Distrikt er erklæret for kolerasmittet.

Belgien. — Fritagelse for Sundhedspatent er ophævet for Skibe, der kommer fra russiske Østersøhavne fra og med Riga til den tyske Grænse, samt for Skibe, der kommer direkte fra tyske Østersøhavne. Angaaende russiske Emigranter er der truffet særlige Bestemmelser.

Tyrkiet. — Skibe kommende fra Hamborg, Odessa, Sulin, Havnene ved Donau, Constanza og Varna underkastes Lægeeftersyn.

### INDHOLD:

Danmarks Handelsflaade i 1904. — Ny Søfartsbøger. — Det projekterede Lægterkompagni. — 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. Petitlinie à 45 <sup>mm</sup> 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.

Aktieselskab.

Fra d. 21.—27. September.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
 Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til **Svendborg, Faaborg og Assens** [Horsens] 5 Eftm.  
 Til **Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing** [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til **Vejele**, anløbende **Seiersø** paa Returen om Lørdagen [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
**Obs.** Sidste Anløbning af Seiersø iaar.  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aft.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Windau og Libau** [Kursk] forv. Middag fra Toldb.  
 Til **London** [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

**Fredag.**

Til **Hals, Nørresundby, Aalborg\***, **Aggersund\***, **Løgstør\***, **Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverøde** [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.  
 Til **St. Petersborg** [A. N. Hansen] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Reval** [Rita] forv. Eftm. fra Toldboden.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive** [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
 Til **Gøteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm.  
 Til **Stettin** [Oluf Bager] tidligst 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).  
 Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.  
 Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.

**Mandag.**

Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.  
 Til **Horsens**, anl. **Ebeltoft** paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til **Bogensø og Vejele** [Jyden] 5 Eftm. Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Randers** [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellemst.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F.** [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Stege, Kallehave og Præstø** [Aalborg] 10 Aften.  
 Til **Christiania** [M. G. Melchior] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
 Til **Stettin** [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til **Riga** [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 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** [Aarhus] 3 Eftm.  
 Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. kun for Gods.  
 Til **Samsø og Odense** [Benedikt] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til **Aalborg** først **Torsdag**.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Morsø] 5 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Gøteborg** [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —92		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....	80		79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		97	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....	79— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		79 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	92— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		92	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	95— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	74—73 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		74	74 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	26		25 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	26
Union.....	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —81		81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	82
Dampsk. af 1896.....	92—91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....			105	
Østasiatiske.....	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —129—130		128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129
Østersøen.....	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91
Nordøen.....	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28	28	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm.....			100	104
Torm.....			78	90
Inga.....			75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76
Cimbria.....			—	—
Vesterhavet.....			83	93
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.....			29	50
Foren. Bugser-Selsk.....			62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	65
Dansk-russisk Dampsk.....	110—109— <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		109 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	110
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88.....			101	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			—	—
5 % Norden.....			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.....			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....			89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 2. Serie..			96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..			95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	140		139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	123 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —102		101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Helsingørs Jærnsk.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	168 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		168 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	168 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	136		135 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	136

**Vekselkurser d. 19. September 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.75
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.25	—
Amsterdam.....	150.25	—

**Notering paa Berlins Børs d. 19. September 1905.**

Russiske Noter.....	216.85
4 % Russiske Consols.....	91.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.75
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 6000, „Kbhvn.“ 38,000, „Dannebrog“ 44,000, „Danmark“ 4000, „Skjold“ 46,000, „Urania“ 60,000, „Østas. Komp.“ 230,000, „Foren. Dampsk.“ 279,000, „Carl“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 54,000, „Union“ 10,000. Ny foren. Dmp. 6000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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 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><b>Pr. Reg.-Ton:</b></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><b>Ballastafgift til Havnen:</b></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>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b></p> <p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge, naar Lods benyttes:</b></p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b></p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b></p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b></p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b></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-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen.</p> <p>Petroleumskejler for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b></p> <p>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 Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b></p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b></p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b></p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b></p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b></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 begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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 Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærmbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge 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 Dis-tance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	<b>I Frihavnen</b> besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tende.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 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.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-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.
<b>Odense.</b>	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerens Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 28762  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

**Søkort**  
fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**  
Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
**Blankensteiners Eftf.**  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

**W. B. Dick & Co.**  
(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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.

**Otto Kragh's Efterfølger**  
(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel,  
Havnegade 37, Nakskov.

**Th. Simonsens Eftf.**  
Toldbodgade 6.  
Sølvmedaille i Malmø og  
Stockholm for  
**Lanterner.**



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, København.**  
Telefon Nr. 8901. **Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.**

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportgramme og Lægter-  
fartøjer, sødygtige og  
af enhver Størrelse,  
altid disponible.  
Bugserdamper, Trawl-  
og Hav-Fiskefartøjer.  
Fiskekøretøjer 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 Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

**For Herrer**

som ønsker en elegant, solid og moderne Klædning, anbefales  
som Specialitet

**ægteblaa fin helulds Cheviot.**

Ima Kvalitet og enestaaende smuk og holdbar Farve. Skriv  
efter 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Al. til en Klædning, som sendes portofrit for 15 Kr. fra

**Viborg Klædevæveri, Viborg.**

**God Levevej.**

En dansk Fabrikant, som fremstiller en Vare, der er den  
bedste i sit Slags, agter at afhænde Fabrikationshemmelig-  
heden til Udnyttelse i Norge, Sverrig, Finland, Rusland, Sibi-  
rien, Mantschuriet, England, Skotland, Tyskland, Østerrig,  
Holland, Belgien og Frankrig med flere Lande, samt Amerika  
og Kanada imod 10 pCt. af den aarlige Omsætning og 2000  
Kr. en Gang for alle for hvert Land. Anførte Fabrikant,  
hvis Fabrik har bestaaet i over 20 Aar, tjener 12 à 15000 Kr.  
hvert Aar paa sit Fabrikat, (hvad der kan dokumenteres for  
Reflektanter) med en Driftskapital af 6000 Kr., og den samme  
Indtægt med den samme Kapital kan paaregnes som den  
mindste i nævnte Lande, hvor Virkefeltet er større. Fabri-  
kationshemmeligheden kan læres paa Fabrikken i et Par  
Dage, og Varen fremstilles uden Maskiner og uden særegne  
Lokaler, ligesom 1 Mand kan fremstille mere paa en Dag,  
end der kan sølges. Fabrikanten eller Fabrikken forpligter  
sig til uden Vederlag at være Konsulent for Køberne (som  
helst skulde være Danske, der skulde udvandre til nævnte  
Lande) af Fabrikationshemmeligheden for at være a jour med  
alt Nyt, der maatte fremkomme paa Fabrikatets Omraade.  
Som Bevis for paagældende Vares Fortrinlighed skal anføres,  
at Fabrikken ingen Rejsende holder, men Ordrene indgaaer  
direkte fra Forhandlerne hver Dag hele Aaret rundt, og at  
Varen eller Fabrikatet kun sælges imod Efterkrav. Det  
samme Resultat kan opnaas i andre Lande ved at følge den  
Anvisning og Erfaring, der er gjort ved at faa Varen indført  
og anerkendt som den bedste heri Landet. Uden at være i  
Besiddelse af den fornødne Kapital og uden Tiltrædelse af  
Betingelserne nyttter det ikke at melde sig. Reflekterende  
bedes indlægge Billet mrk. „Levevej“ paa dette Blads  
Kontor med Opgivelse af, hvilke Lande der foretrækkes. Kom-  
pagniskab over Foretagendet, dog ikke over 3 Mand, indrømmes.

**BØGKMANN & NIELSEN**

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:  
„Vanhaarst“.

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 samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**Cornelius Knudsens Etabl.,**

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. 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  
Marinekikkerte.  
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**  
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Kort Nr. 208, Færøerne (i 2 Blade). Maalestok: 1:  
100,000. Pris paa Kortlærred: Kr. 8,00, paa Papir:  
Kr. 6,00.

Kort Nr. 209, Færøerne med omgivende Flak. Maale-  
stok: 1:300,000. Pris paa Kortlærred: Kr. 4,00  
paa Papir: Kr. 3,00.

Kort Nr. 184, Færøerne. 1900. Maalestok: 1:140,000.  
annuleres.

**VM. BALTZERSEN.**

Telef. 8424.

**Bredgade 36**

Telf. 8424.

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





## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staaalskibe, bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning, ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum og for alle Jærndeile i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

**BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn**

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.

### 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

Premier. 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 endou er tremme. 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.)

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



## CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORY 6 (HAFNIA) TLF. 997

### N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water 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.



## Cochran & Co., Annan, Ltd. Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Representant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 28. September 1905. 12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortdelt og ufordelt  
Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

## 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.

## Stjerne - Composition.

F. A. C. van der Linden & Co. Hamburg.

Absolut fineste Bundfarve for Jærn- og Staalskibe,  
bedst beskyttende Composition mod Rust og Overgroning,  
ligesaa Kobberfarve for alle Slags Træfartøjer.

Special-Composition og Maskin Graat, bedste Beskyttel-  
sesmiddel mod Rust og Syre indvendig af Bunker, Lastrum  
og for alle Jærndeale i Skibe.

Eneforhandlere for Danmark:

BERG & LARSEN, Nyhavn 53, Kjøbenhavn

Telegram-Adr.: „Berglarsen“.

Telefon 120.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigens.

I Aalborg Havn

findes nu

## Reparationsværft

med tilhørende

### 3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens  
Kontor.

**DANSK FARVEFABRIK.**  
Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.

System Holzapfel,  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Composition 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.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

## Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

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.

Berg & Larsen  
forhen Martin Niessen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonværk.  
Nyhavn 53.

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og  
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## LANDMANDSBANKEN

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

## 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 Navigations-skolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordøjelsen skadelige Stoffer er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

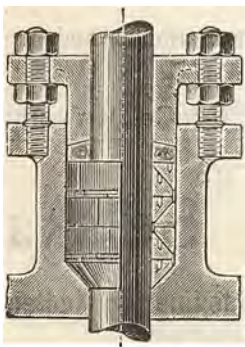
I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabriken »Ceres« fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.

For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.

Ca. 49,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

**Max Levig & Co.,**  
Kjøbenhavn K.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 28. September 1905.

Erfaringerne synes at vise, at Spørgsmaalet om en Havn paa Jyllands Vestkyst ikke lader sig trænge i Baggrunden, forinden der paa en eller anden Maade er tilvejebragt en Slags Løsning. Det har gennem en lang Række Aar været gjort til Genstand for en indgaaende Behandling i Kommissioner, i Pressen og rimeligvis flere andre Steder, men desværre hidtil uden noget nævneværdigt Resultat. Grunden hertil ligger, som det vistnok er paapeget fra flere Sider, ingenlunde i uovervindelige tekniske Vanskeligheder — og hvorfor skulde man ikke ogsaa ligesaa vel kunne bygge en Havn paa den jyske Vestkyst som paa saa mange andre vanskelige Kyststrækninger Verden over — men snarere deri, at man ikke har set sig i Stand til at bringe de med Anlægget forbundne Omkostninger indenfor rimelige Grænser. Disse endda taget i den Forstand, at Anlægssummens Størrelse blot lod sig forsvare, dels af Hensyn til det almene Vel og dels af Hensyn til den Befolkning, der i første Linje skulde nyde godt deraf; thi nogen Forrentning, den være nu mer eller mindre direkte, har man næppe nogensinde tænkt sig Muligheden af.

Det maa vel nu uden Forbehold erkendes, at Vestkystthavnesagen først og fremmest er et Fiskerispørgsmaal, og hvor vitale de Interesser end maatte være, som den her berører, saa kan disse i sig selv dog kun være af liden eller ingen Betydning for Skibsfarten. En Løsning af Vestkystthavnesagen har imidlertid en ganske selvstændig Betydning for Skibsfart overhovedet, stor nok til at man i hvert Fald med Opmærksomhed bør følge de ny Momenter, der i Tidens Løb maatte komme frem. Selv om man nemlig mer og mer nødes til at se bort fra den Betydning, som en eventuel ny Vestkysthavn kunde faa som Trafikhavn, saa maa man dog samtidig anerkende, at en saadan Havns Betydning som Tilflugtshavn navnlig for Dampere er ganske væsentlig og tilmed voksende. Vi skal i saa Henseende blot anføre en enkelt Udtalelse af Vestkysthavne-Kommissionen af 16. Juni 1897, der dækker et meget væsentligt Punkt af den Interesse, Skibsfarten har i en Havn paa Jyllands Vestkyst, idet den fremhæver den Betydning, som en saadan Havn vil have for vestgaaende Dampere, hvis Kulbeholdning efterhaanden er bleven væsentlig reduceret af langvarige Storme og daarligt Vejr. Hvad der her til Tider kunde spares af Tid og Kul ikke mindst for danske Dampere, der jo for en overvejende Del netop er beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, drejer sig sikkert ikke om smaa Beløb.

Et Moment i Vestkystthavnesagen, som ogsaa fra Skibsfartens Side bør kunne paaregne Opmærksomhed, mener vi nu netop at have fundet i den af Ingeniør H. C. Vogt udkastede Plan til Tilvejebringelse af Dækmoler\*) paa den jyske Vestkyst, som vi kortelig refererede i vort Nummer for 31. August tillige med de Indvendinger, der af Vandbygningsdirektoratet er rejst derimod. Ingeniør Vogts Plan er ingenlunde af nogen helt ny Dato og er, siden den første Gang fremkom, undergaaet en Del Ændringer, der for en ikke ringe Grad

skyldes en paa flere Punkter velvillig og forstaaende Kritik, der for godt et Par Aar siden blev fremsat imod den af Ingeniør ved Vandbygningsvæsenet Chr. Hummel paa Foranledning af Ministeriet for offentlige Arbejder. Hvori disse Ændringer bestod har dog for saa vidt mindre Interesse i denne Forbindelse, og vi skal derfor ikke her komme nærmere ind derpaa — som den nu foreligger, er Planen kort og godt følgende: Ved en af de fremspringende Pynter paa Kysten, hvor Bunden findes egnet dertil, at tilvejebringe en Dækmole ved at sænke udrangerede Jærn- og Staaalskibe, der forinden ved armeret Beton er omdannede til Monierkonstruktioner.

Som det fremgaar af det ovenfor nævnte Referat, lykkedes det Ingeniør Vogt at interessere Ministeriet saa vidt for Sagen, at dette fremsatte Ønske om, at der blev udarbejdet et bestemt Projekt til en Mole bestaaende af et enkelt nedsænket Skib for derigennem eventuelt at faa Tanken prøvet i Praksis, men efter at Ministeriet hos Vandbygningsdirektøren har indhentet Erklæring over et saadant Projekt, udarbejdet af Ingeniør Vogt i Forbindelse med Ingeniør G. Lorenz, synes det desværre atter at have ladet Planen falde.

Foruden de i denne Erklæring indeholdte Anker har Vandbygningsdirektøren endelig i det lige i disse Dage udkomne September Hefte af „Den tekniske Forenings Tidsskrift“ yderligere rettet et Angreb mod Ingeniør Vogts Plan.

Inden vi imidlertid indlader os paa nogen Undersøgelse af Berettigelsen af de maritime Anker, som Vandbygningsdirektøren har fremsat, vil det maaske være rigtigst at gøre opmærksom paa, at den rent tekniske Side af Sagen — og da navnlig Monierkonstruktionen — for det første ganske falder udenfor vor Kompetence og strængt taget tillige udenfor vor Interesse, for saa vidt som det for os maa være Maalet, der er ikke blot Hovedsagen, men hele Sagen, medens Midlet spiller en ganske underordnet Rolle.

Blandt de rent maritime Indvendinger skal vi her kun holde os til to, som øjensynlig af Vandbygningsdirektøren tillægges en ganske særlig Vægt, nemlig hvorvidt de foreslaaede Bølgebrydere „vil kunne yde tilstrækkeligt Læ for de indenfor opankrede Fartøjer ikke alene under almindelige, hyppigere forekommende Storme, men ogsaa under de med længere Tidsmellemrum indtrædende, ekstraordinære Stormfloder“, samt „om ikke de af saadanne Bølgebrydere dannede, kunstige Rev vil blive langt farligere for Sejladsen end de saa frygtede naturlige Sandrevler“.

Hvad det første af disse Punkter angaar, da er det ganske utvivlsomt, at et Skib, der har sine Anker grejer i Orden, vil befinde sig i fuldstændig Sikkerhed i Læ af Bølgebryder, et Rev, eller hvad man nu vil kalde det, der naar op til Havoverfladen eller endog ligger et betydeligt Stykke under Havfladen, under Forudsætning af at Holdebunden er nogenlunde god. Nogen nærmere Paavisning heraf er i og for sig overflødig, men da det netop drejer sig om den jyske Vestkyst, er der maaske Grund til at citere det efterfølgende Stykke af „Den danske Lods“, der i Virkeligheden er ganske ensbetydende med vor Paastand, og som vi i enhver Henseende vil yde vor Tilslutning: „Opankring i det Øjeblik, Skibet er drevet over den yderste Revle, er den sidste Udvej et

\*) For at undgaa Misforstaaelse, benytter vi Lejligheden til at pointere, at vi overalt ved Ordet „Dækmole“ forstaar et Moleanlæg, der ligger parallelt eller omtrent parallelt med Kystlinjen.

Skib har til at undgaa Stranding, men denne Udvej maa dog altid anses som saare mislig, da Skibet let ved at stikke Kæde kommer til at hugge paa den næste Revle . . . Ethvert større Skib, der er vel forsynet med Ankre og Kæder, bør derfor vist hellere forsøge at ankre op udenfor Revlerne, hvor det med 100 à 150 Fv. Kæde ude paa et godt Anker kan haabe at bjærge sig, maaske endog uden at kappe Masterne. Dette gælder imidlertid kun, hvor der uden for Revlerne findes et stort Flak, der formindsker Søens Voldsomhed“. Det vil naturligvis ikke altid blive en lige magelig Ankerplads bag en Bølgebryder af den projekterede Art, hvad der imidlertid er af underordnet Betydning.

Ganske vist er der hermed ikke ydet nogen helt udtømmende Besvarelse paa det noget vanskelige Spørgsmaal, om der vil være tilstrækkelig Læ „ogsaa under de stærkeste Storme og Stormfloder“, som Vandbygningsdirektøren opkaster i sin sidste Artikel i det ovenfor citerede Tidsskrift, men uden at vove os for vidt, tør vi dog nok i den Henseende udtale som vor Overbevisning, at en saadan Dækmole (af den fornødne Længde) under alle Forhold vil yde en Grad af Sikkerhed, der vil staa i en ganske akseptabel Relation til den Sikkerhed, som et almindeligt Havneanlæg vil yde under de samme Omstændigheder.

Hvad videre Spørgsmaalet om Bølgebryderens formentlige Farlighed for Sejladsen angaar, da maa det først og fremmest erindres, at det Projekt, der var forelagt Vandbygningsdirektøren til Erklæring, omhandlede en Mole, der tænkes ført op over daglig Vande, hvorved Afmærkningen antagelig vil være lettet saa meget, at Spørgsmaalet praktisk talt falder bort af sig selv. Men heller ikke for et videregaaende Projekts Vedkommende, mod hvilket Vandbygningsdirektørens Ord snarest synes at være rettet, kan vi indrømme denne Ankes Berettigelse. Med sigtbart Vejr vil nemlig de sædvanlige Former for Afmærkning og Belysning utvivlsomt være fuldt ud fyldestgørende, og med usigtbart Vejr vil Dækmolen i hvert Fald ikke frembyde større Fare end et hvilket som helst andet Havneanlæg paa samme Sted.

Tilbage bliver imidlertid bl. a. det meget væsentlige Spørgsmaal om Tilsanding, som ogsaa i begge Vandbygningsdirektørens Indlæg er draget stærkt i Forgrunden. Ved en jævn Betragtning vilde det forekomme os sandsynligst, at der ikke vilde finde nogen større Aflejring Sted indenfor en Mole, der paa Grund af sin Retning ikke yder nogen Modstand mod den langs Kysten gaende Strøm, saa meget mere som den Dønning, der vil findes indenfor Molen, og de Vandmasser, der vel netop naar Materialvandringen maa forudsættes at være stærkest vil kastes ind over Molen, maa antages at bidrage til at holde Sandet i Bevægelse og øge Strømmen. Det kan imidlertid ikke omtvistes, at dette netop er et Punkt, hvor man fremfor alt maa tillægge Vandbygningsdirektoratets Udtalelser betydelig Vægt — vi skal derfor blot her anføre følgende to Kendsgeninger. I den af den ovenfor omtalte Kommission af 1897, af hvilken ogsaa Vandbygningsdirektøren var Medlem, afgivne Betænkning lægges Tanken om Opførelsen af Dækmoler til Side med den Motivering, „at deres Nytte ikke skønnes at ville staa i et rimeligt Forhold til den Bekostning, An-

lægget af dem vil medføre“, medens Ulæmpene ved en forventet Tilsanding end ikke er nævnt. I den paa Vandbygningsdirektoratets Vegne af Ingeniør Hummel i Maj 1903 afgivne Erklæring over Ingeniør Vogts Havneprojekt nævnes det udtrykkelig, at der for Pynternes Vedkommende næppe vil være Fare for nogen betydelig Tilsanding mellem Molen og Land under Hensyn til den særlig stærke Strøm, der under Kulingsvejrløber forbi disse.

Hvor megen eller hvor lidt Vægt man vil tillægge disse to løsrevne Udtalelser faar naturligvis staa hen, men det forekommer os, at de i alt Fald tjener til at vise, at Spørgsmaalet ikke kan være absolut afgjort paa Forhaand.

Det ligger allerede i selve Sagens Natur, at vi med ovenstaaende Bemærkninger ikke kan gøre Fordring paa at have givet noget blot tilnærmelsesvis udtømmende Bidrag til Diskussionen om det omfattende Spørgsmaal, der her foreligger. Noget saadant har da heller intet Øjeblik været tilsigtet. Vi har blot villet henlede Opmærksomheden paa et Par — som det forekommer os — ganske utvivlsomme Fejltagelser, som Vandbygningsdirektoratet har gjort sig skyldig i ved Bedømmelsen af denne Sag, der vel bør være Genstand for den alvorligste Kritik, men dog samtidig saa vidt mulig bør spares for Misforstaaelser.

Efter hvad vi erfarer, skal der dog endnu være en Mulighed for en Realisation af det mindste af de af d'Herr. Vogt og Lorenz udarbejdede Projekter, nemlig den forsøgsvisse Udlægning af et Skib paa 150 Fods Længde med en Bekostning af c. 50,000 Kr., efter at det af Havnebygmester Møller er bleven paapeget, at man ved at vælge Bulbjerg til Udlægningssted vilde opnaa at tilvejebringe en i ret høj Grad paakrævet Beskyttelse af Kysten ved samme Lejlighed. Vi tager ikke i Betænkning at tilraade, at dette Forsøg, der, efter hvad der er fremkommen, anbefales af adskillige ansete Teknikere, kommer til Udførelse — der vil utvivlsomt være ikke faa Erfaringer at indvinde, og den Mulighed, som her faktisk foreligger for at tilvejebringe forholdsvis vel dækkede Ankerpladser paa Jyllands Vestkyst for en Sum, der kun beløber sig til en ringe Brøkdels af, hvad et almindeligt Moleanlæg vilde koste, kan vel være det Offer værd, som der her er Tale om.

Paa dertil given Anledning henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at danske Skibe i finske Farvande er Lodstvang underkastet. I Tilfælde af Bugsering gælder Lodstvangen hvert og et af de bugserede Skibe, medens Bugserbaaden for saa vidt den er russisk eller finsk og benyttes til Bugsering ved Finlands Kyst eller til Bugsering til en russisk Havn ved Østersøen og den finske Bugt ikke er pligtig at tage særskilt Lods om Bord.

Paa given Foranledning skal vi henlede Opmærksomheden paa, at Indlæg, der indsendes til „Dansk Søfartstidende“, for at kunne komme i Betragtning, stedse maa være forsynet med Forfatterens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen.



## Skibsfartens Organisation.

Vi har fra Hr. Konsul Johan Hansen yderligere modtaget følgende Indlæg:

Hr. Redaktør!

Da De har aabnet Deres Spalter for mit første Indlæg om „Skibsfartens Organisation“, tør jeg maaske haabe paa, at De ogsaa vil give mig Adgang til nogle Bemærkninger foranlediget ved Deres Kommentarer, da jeg mener, at denne Sag virkelig har almen Interesse og passende kunde sættes paa vort Program.

De skriver, at de af mig omtalte videregaaende Ønsker hidtil ikke har givet sig positive Udslag. Jeg indrømmer, at dette er rigtigt, men samtidig véd jeg, at saadanne næres, og netop for at give dem et positivt Udslag har jeg tilladt mig at bringe Spørgsmaalet paa Bane. At det ikke alene er udenfor Fællesrepræsentationen, at Ønsker om en Revision næres, men ogsaa indenfor denne, finder jeg det bedste Bevis for deri, at Fællesrepræsentationen netop i den seneste Tid er indgaaet paa at optage Repræsentanter for Assurandørerne som Medlemmer.

Dette er efter min Mening kun en halv Reform og bringer ikke den fornødne Ligevægt i Tingene. Hvorfor ikke gøre Skridtet fuldt ud med det samme? Jeg er sandelig ingen Ynder af alt for store Spring i Udviklingen eller radikale Forholdsregler, men hvor saadanne er nødvendige, mener jeg, at der ingen Anledning er til at opsætte til i Morgen, hvad der kan foretages i Dag. Nu kan der ikke være Tvivl om, at Skibsfartens Udvikling er foregaaet saa rask, at den er løbet fra Fællesrepræsentationen, og at denne ikke mere er tidssvarende i sin Sammensætning og hele Form. Jeg kan paa ingen Maade anerkende den Indvending, som De mener vil kunne fremkomme fra nogle Sider, at „det gaar jo godt, som det gaar“, men vilde langt snarere sige, at „det gaar jo, men det kunde sikkert gaa bedre“.

Det glæder mig iøvrigt, at De med mig kunde tænke Dem, at vi kan vinde forøget Indflydelse ved visse Reforme indenfor Fællesrepræsentationens Rammer, og at vi absolut maa se ud over Øjeblikket. I Hovedsagen er vi saaledes enige.

Skibsfarten har altfor længe været „Askepot“ imellem de forskellige Erhverv, og medens man i snart sagt alle Landene i Evropa er paa det rene med, at det gælder om at støtte og udvikle Skibsfarten, er der her hjemme intet gjort i den Retning, tværtimod er der snarere lagt forøgede Byrder over paa os i Tidernes Løb, og vi har maattet kæmpe paa egen Haand trods fremmed Konkurrence og daarlige Tider med Told paa Skibe og Materialer, Konsulatafgifter, forøgede Skatter, Ulykkesforsikring og større Fordringer fra Officerers og Besætnings Side.

Vi er virkelig saa langt nede, at vi ligefrem føler os taknemlige, ved at Halvdelen af Konsulatafgiften eftergives os, mod at vi faar en tilsvarende Afgift til Ulykkesforsikring at betale, og mener, at vore Ønskers højeste Maal er naaet, naar vi opnaar en saa selvfølgelig Reform, som at Skibsfartens Anliggender samles under ét Ministerium.

Vi er sandelig bleven beskedne med Aarene, men da Beskedenhed som bekendt er Ynglingens skønneste Dyd, og Skibsfarten vel snart kan siges at være kommen til Skels Aar og Alder her hjemme, saa antager jeg, at det Tidspunkt maa være kommen, hvor vi ikke længer behøver, som Englænderne siger, „by hook or by crook“ — paa Dansk ad Hovedtrappen eller ad Bagtrappen — at frembære vore beskedne Ønsker, men hvor vi kan møde frem med et bestemt Program, til hvis Gennemførelse alle gode Kræfter indenfor Skibsfarten maa lægge Ryg.

De skriver, at De mangler min faste Tro paa, at det kan nytte at arbejde hen til en selvstændig Repræsentation i Administrationen, ja tvivler endog om at dette vil være til Gavn for os.

Hvad det første angaar, da er det muligt, at det lige i Øjeblikket ikke kan nytte, men dette er ingen Grund til ikke at rejse Spørgsmaalet. Ingen véd, hvorledes Forholdene kan udvikle sig i Løbet af kortere eller længere Tid, og man kunde da uden altfor livlig Fantasi forestille sig et Ministerium, som kunde mene at se nogen Fordel ved at imødekomme de berettigede Krav, som rejses fra Handelens og Søfartens Side. Men for at dette kan ske, er den første Betingelse dog, at hvert af disse Erhverv véd, hvad det vil, og har sit Program i fuld færdig Stand, et Program, som ved enhver Lejlighed bør holdes frem som en berettiget Fordring fra vor Side, og for hvis Opfyldelse vi maa virke med alle Midler. Gør vi ikke dette, vil det sikkert gaa os som de gode Børn, der ikke beder om noget, men heller intet faar.

Hvad endelig Spørgsmaalet om Nyttens af en selvstændig Repræsentation i Regeringen angaar, da beklager jeg ikke at kunne dele Deres Mening. Det er muligt, at en Fagminister for Handel og Søfart ikke kan tænkes i Øjeblikket; men at en politisk Minister netop skulde betyde en „magtesløs“ Minister, det benægter jeg bestemt. Meget vilde selvfølgelig bero paa Personen, men findes en saadan, altsaa en praktisk uddannet Mand, som sidder inde med de fornødne Kundskaber om Handel og Søfartsforhold til at kunne danne sig et rigtigt Skøn, saa tror jeg ikke, der er nogen overhængende Fare for, at en Kontorstol i Ministeriet skulde bevirke, at han hurtigt mistede det praktiske Syn paa Sagerne.

Hvad der for mig er af Betydning, er, at her foreligger et stort og vigtigt Spørgsmaal, om hvilket Handel og Søfart bør kunne enes. Kravet er allerede rejst fra Handelsstanden, og det vil faa forøget Vægt ved Tilslutning fra Skibsfartens Side; det Øjeblik maa komme, hvor der bliver taget Hensyn til et saadant Krav, fremsat af to af Landets vigtigste Erhverv, thi her drejer det sig ikke om Politik, men om en vaagnende Erkendelse af, at skal vi kunne følge med i det store Kapløb, saa er det ikke nok, at hver enkelt i vort lille Samfund anspænder alle sine Ævner, eller at vi gennem vore Organisationer fremsætter vore Krav, nej, vi maa helt op til Spidsen af Administrationen.

Dér bør vi kunne finde Støtte til at løse de Opgaver, som vi ikke magter paa egen Haand, og som melder sig med forøget Styrke, jo haardere vi bliver trængt udefra. Vi Skibsredere, hvis Forretninger i Udlandet langt overstiger de indenlandske, har maaske særlig Anledning til at se, paa hvor mange Maader Handelen og Skibsfarten baade paa kunstig og naturlig Maade søges ophjulpen i de forskellige Lande; der er derfor dobbelt Anledning for os til ikke at lade noget Middel ubenyttet, som kan styrke os i Konkurrencen, saa meget mere som vi er de smaa og har større Vanskelighed ved at komme med end mange af de os omgivende Lande med deres rigere Muligheder.

Lad os derfor snarest mulig gaa til en Reorganisation af „Fællesrepræsentationen“, søge Samarbejde med Handelsstanden, hvor et saadant kan være til Nytte for begge Parter, og ikke være bange for at sætte Maalet højt med det samme.

Johan Hansen.

Om Betydningen af, at Skibsfarten repræsenteres i Administrationen, bliver vi næppe enige med den ærede Indsender. Baade hans og vor Opfattelse hviler saa meget paa den Tro eller Mangel paa Tro, man har til en saadan Foranstaltningens Betydning, at en fortsat Diskussion ikke kan antages at ville nærme Standpunkterne

til hinanden. Kun overfor Spørgsmaalet om en upolitisk Fagminister for Handel og Skibsfart maa vi vedblivende hævde, at det vil være unyttigt at arbejde for en saadan, fordi man i parlamentariske Stater overhovedet ikke kender upolitiske Ministre. I Modsætning til Konsul Hansen anser vi det her for ganske ligegyldigt, om „den rette Mand“ findes eller ikke. Resultatet vil i begge Tilfælde blive det samme: at den upolitiske Mand, der stilles paa en politisk Post, bliver en magtesløs Mand. Det vil være umuligt i vor egen eller i andre Landes Historie at paavise noget Tilfælde, der godtgør det modsatte. Hvis vi altsaa, hvad vi tror, har Ret i, at Krav i saa Henseende ikke finder Støtte fra Skibsfartens Side, da mener vi, at Skibsfarten har fundet det rigtige Standpunkt, og at her ikke foreligger et Omraade, hvorpaa der med Nytte kan etableres et Samarbejde mellem Handel og Søfart.

Konsul Hansen fremhæver med Rette, at vi for saa vidt er enige i Hovedsagen, som Maalet for os begge er at vinde forøget Indflydelse for Skibsfarten, og som ogsaa vi mener, at dette kan naas ved visse Reforme indenfor Fællesrepræsentationens Rammer. At denne for nylig har optaget Repræsentanter for Sjøassurandørerne i sig, deri kan vi dog ikke se noget Bevis for, at man i Repræsentationen skulde ønske at ændre det Grundlag, hvorpaa den hviler, men kun en god og sund Bestræbelse for at se de forskellige Søfartsinteresser repræsenteret i den. Særlig maa vi tage Afstand fra den ærede Indsender, naar han udtaler, at Skibsfartens Udvikling er „løbet fra“ Fællesrepræsentationen. Vi savner her en Paavisning af, hvor det har vist sig, at Repræsentationen saaledes ikke er paa Højde med Tiden. I de Sager, Konsul Hansen fremdrager, finder vi ikke nogen saadan Paavisning. Ganske vist har Fællesrepræsentationen ikke kunnet hæmme den fremmede Konkurrence eller modarbejde de daarlige Tider og de større Fordringer fra Besætningernes Side — men dette ligger ogsaa ganske udenfor dens Formaal. Derimod har Repræsentationen med afgjort Held værnet Skibsfarten mod de Skattepaalæg, der i sin Tid truede den, har tilvejebragt en betydelig Nedsættelse af Konsulatafgiften, har faaet Loven om Søfolks Ulykkesforsikring til at foreligge i en Form, der ogsaa af Rederierne er anerkendt som god og hensyntagende, og har endelig bevæget Regeringen til at foretage et betydningsfuldt Skridt i Retning af at samle Skibsfartens Anliggender under ét Ministerium. Vi finder, at Fællesrepræsentationen i disse og i den lange Række af andre Sager, som den i Aarenes Løb har fremmet, har vist sig at være fuldkommen paa Højde med sin Tid; og naar Konsul Hansen vil anstille det Tankeeksperiment: Hvorledes vilde vel alle disse Sager nu være ordnet uden Repræsentationens Indflydelse — saa tror vi, at han vil være tilbøjelig til at give os Ret. Det maa altsaa være paa andre Omraader, at Udviklingen er „løbet fra“ Fællesrepræsentationen.

Hvilke disse Omraader er — derom oplyser, som sagt, den ærede Indsender intet. Vi er da her overladt til Gisninger, og da Konsul Hansen gentagende fremhæver Betydningen af et Samarbejde med Handelsstanden til Løsning af fælles Opgaver, saa tør vi antage, at det er paa dette Omraade, han mener, at Fællesrepræsentationen bør slaa ind paa ny Baner, og at den, for at kunne gøre dette med Virkning, bør reorganiseres. Men overfor denne Opfattelse maa vi udtale vor Forvisning om, at Repræsentationens nuværende Organisation ingen Hindring frembyder for et saadant Samarbejde, og at der i Repræsentationen er den bedste Vilje til at gaa med til det, naar det drejer sig om Opgaver, der fra begge Sider erkendes som fælles. Paa dette Standpunkt har Repræsentationen, saa vidt vi véd, altid staaet, og naar Samarbejdet i Fortiden ikke er blevet ret omfattende, saa skyldes det udelukkende Handelsstanden. Ingen vil bedre end Konsul Hansen erindre, hvorledes Handelsstanden skubbede Skibsfarten til Side, da der

forelaa en Sag, som i eminent Grad egnede sig til Samarbejde, Spørgsmaalet om en nordisk Konnossementslov, thi Konsul Hansen var jo netop den Gang en saa udmærket Ordfører for Skibsfartens Standpunkt. Og det vil ikke heller have undgaet hans Opmærksomhed, at Handelsstanden senere har deltaget i den saakaldte „Byerhvervsbevægelse“, der som et af sine første Resultater kan konstatere Stansningen i Landstinget af det for Skibsfarten saa vigtige Lovforslag om Nedsættelsen af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer. Konsul Hansens Bestræbelser for at hidføre et nøjere Samarbejde mellem Skibsfart og Handel har vor fulde Sympati; men vi tror, at disse Bestræbelser rettelig bør have Adresse til Handelsstandens, ikke til Skibsfartens Organisationer.

Det vil af disse Bemærkninger fremgaa, at vi ingenlunde er enige med Konsul Hansen i Præmisserne. At der derimod mulig kunde gives Skibsfarten en stærkere Stilling i det offentlige Liv gennem visse Reforme, bl. a. indenfor Fællesrepræsentationens Rammer, derom er vi enige med den ærede Indsender, selv om vi ikke kan tiltræde hans Forslag til en Reorganisation af denne. Om denne Side af Sagen skal vi i vort næste Nummer fremsætte nogle Bemærkninger.

Red.

## The Baltic and White Sea Conference.

Under 23. September har Præsidenten, Skibsreder A. d. Carl, udsendt nedenstaaende Cirkulære til Medlemmerne:

Det glæder mig at kunne meddele, at det fremgaa af de mange Beretninger, der er indløbet, siden mit sidste Cirkulære af 15. Juli blev udsendt, at der er opnaaet Konference Rater i næsten alle Tilfælde. Idet vi saaledes har naaet, hvad der var tilsigtet, har jeg anset det for unødvendigt at vedblive at udsende Meddelelser om Afslutningerne. For vedvarende at sikre vor Forening et godt Resultat, er det imidlertid nødvendigt, at der ikke indtræder nogen som helst Slappelse, i Særdeleshed nu, da den Tid nærmer sig, hvor der vil blive kontraheret for megen Tonnage til næste Sæson. Man maa alvorligt haabe, at Rederne vil holde urokkeligt Stand, saa at den Forbedring i Raterne, som det er lykkedes vor Forening at hidføre, ikke blot maa blive opretholdt, men yderligere sikret.

Det er Hensigten at afholde det næste Møde en Gang i Oktober eller November, og saa snart Datoen er fastsat, vil der blive tilstillet Dem nærmere Underretning herom. Da Diskussionen og de Beslutninger, der skal tages, vil komme til at dreje sig om Æmner af den største Betydning, haaber jeg, at De vil kunne se Lejlighed til at komme til Stede. Samtidig vilde De i høj Grad bidrage til at støtte vor Sammenslutning ved at formaa Skibsredere af Deres Bekendtskab til at tiltræde denne. Det vil interessere Dem at erfare, at Indmeldelserne indtil nu omfatter 757 Dampere med omtrent 1,150,000 Brutto Reg.-Tons. Blanketter til Indmeldelse vil paa Forlangende med største Beredvillighed blive Dem tilstillet.

Som fast Sekretær er bleven ansat Hr. J. F. Myhre, der fremtidig vil besvare alle de Meddelelser, der bliver tilstillet Konferencen.

Under samme Dato har Præsidenten tilstillet de Redere i Østersø- og Hvidehavsfarten, der endnu ikke

er Medlemmer af Konferencen, et Cirkulære med indtrængende Opfordring til uden Ophold at tiltræde denne.

Fra Redere i Flensborg har „Hamb. Corr.“ modtaget følgende:

„Det har i den sidste Tid været stærkt paa Tale, at det voldte Vanskelighed at gennemføre Konferencen Rater, men disse Meddelelser kan imidlertid i Almindelighed føres tilbage til Intriger fra Mægleres Side, og vi Flensborg Redere har hidtil med Lethed gennemført Konferencen Rater og i mange Tilfælde sluttet til endnu højere Rater. Eksempelvis kan nævnes, at vi forleden sluttede en c. 800 Tults Dampers Riga—Zaandam til 14 fl., medens Riga Mæglere paastod, at der af andre Redere blev sluttet til 13<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, hvad der ved nærmere Undersøgelse viste sig at være Usandhed.“

Man maa beklage, tilføjer Bladet, at der endnu stadig findes Mæglere, der ved saadanne Midler vil modarbejde Konferencens Arbejde.

### Fragtmarkedet.

Naar undtages Sortehavet etc., som siden vor forrige Beretning viser en yderligere lille Stigning for prompt Lastning, er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer i andre af de hjemgaaende Markeder, hvorimod Kulfragterne til de østligste Middelhavspladser er en Kende bedre som en Følge af, at enkelte Baade begyndte at gaa ud fra England etc. til Sortehavet i Ballast. Ligeledes er Kulfragterne til Østersøen højere, men her er det en ganske betydelig Opgang, som er at konstatere, særlig til Rusland, og fra Østkysten er Raterne saaledes henimod 1/ eller mere pr. Ton højere end for et Par Uger siden, ja fra Wales til Kronstadt endog omkring 2 à 3 sh. højere. Grunden til disse store Stigninger maa søges i Frygten for Mangel paa Brændsel begrundet paa Ødelæggelserne i de sydrussiske Petroleumsdistrikter, idet bl. a. mange Lokomotiver og Floddampere, som hidtil udelukkende har benyttet flydende Brændsel, nu maa fyre med Kul. De russiske Miner kan imidlertid ikke levere det tilstrækkelige Kvantum, og derfor tyer man til Udlandet. Der kommer nu paa denne Maade maaske mere Tonnage ind i Østersøen end der ellers vilde have gjort, særlig større Baade, men indtil nu mærkes der dog ingen Svaghed i Hjemfragterne. Stigningen for Ruslands Vedkommende har bidraget til, at der nu ogsaa betales betydeligt højere Kulfragter til andre Østersøhavne og Danmark, hvortil Raterne nu er saa høje, at det i mange Tilfælde betaler sig bedre at returnere i Ballast efter Kul fremfor at gaa op i Østersøen. Andre Udfragter er ogsaa bedre, og navnlig er der bl. a. rigeligere Stykgodsfragter til det fjerne Østen, hvortil en Del „outsiders“ er fragtede saa vel af engelske som kontinentale Firmaer, og hvorfor der er yderligere Begær, ligesom der ogsaa er lagt Beslag paa adskillige store Dampere for Laster fra Vestkysten af U. S. til Vladivostok, Japan etc.

Iøvrigt har Nordamerika i de sidste Uger taget langt mere Tonnage end ellers i meget lang Tid, men det synes nu, som om Befragterne har dækket deres mest presserende Ordre, og de er nu mere tilbageholdne. Ikke desto mindre er Rederne gennemgaaende fremdeles fast stemte og afgiver ingen Tonnage til lavere Rater end de for nylig betalte, hvortil der heller ingen Anledning er, thi der noteres slet ikke faa Laster endnu, og saa længe Sortehavet holder sig saa godt, bliver det næppe let for Befragterne at faa billige Baade.

Det østlige Marked er stadig meget stille og Noteringerne til Dels nominelle. Fra Bombay er der sidst

betalt 13/ à 13/6 til udsøgt Havn, og sidstnævnte Rate betales ogsaa fra Kurrachee pr. Oktober. For senere Lastning bydes lidt mere. Calcutta tager næsten ingen „outsiders“, da der kan faas Rum nok i Rutebaadene. Ris- og Sukkerbefragtingerne ligger helt stille for Øjeblikket. For Kul fra Moji til Singapore er 1,40 Dollars sidst betalte Rate.

Sortehavet etc. ligger meget fast for hele Oktober Lastning, og der har i den forløbne Uge været effektueret mange udmærkede Befragtinger særlig for September. Kun Odessa tager næsten ingen Baade endnu, hvorimod andre sydrussiske Havne, Rumænien og navnlig Azoff har fragtet livligt. For prompt Lastning betalte Novorossisk 13/ for Korn til Liverpool, 16/ og 16/6 Oljekager til henholdsvis én og to danske Havne. Sulina har for Korn betalt 12/ à 12/6 for September Afskibning til L. H. A. R., 11/ pr. 1/25. Oktober, 11/6 Hamburg, medens der fra Donauen paa sidstnævnte Position sluttedes til 14/. Fra Azoff blev et betydeligt Antal større Baade placeret til 12/6 à 13/ „any“, 6 d. mere Hamburg, 1/25. Oktober Lastning, medens promptere Baade endog i enkelte Tilfælde opnaaede direkte, udsøgt Havn.

Middelhavet viser, smittet af Fastheden fra Sortehavet etc. nogen Opgang, men særlig mange Befragtinger har ikke fundet Sted. For Erts betales bl. a. 7/3 Almeria/Barrow, 7/ Malaga/Rotterdam, 7/6 Carthage/Middlesbro, 7/3 Algiers/Glasgow, 8/3 Huelva/Rotterdam eller Dunkerque, 10/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Norfolk, alt med „free despatch“. Der noteres for Fosfat 7/6 Sfax/Antwerpen, 8/ Rouen, 7/3 Bona/Hamburg, 9/6 Stettin. Fra Marmorahavet sluttedes et Par Kornlaster til 12/6 à 12/9 London, Hull, Antwerpen eller Rotterdam. Aleksandria Markedet stille paa Basis af 8/ Bomuldsfrø til London, 7/ Hull pr. prompt. Ertsfragterne fra Bilbao er en Del højere, og der er saaledes sidst betalt 4/3 à 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 4/9 Newport, 5/3 à 5/6 Middlesbro.

Nordamerika er paa det nærmeste uforandret fra forrige Uge, hvad Raterne angaar. Begæret er taget lidt af, men Rederne synes ikke tilbøjelige til at ville slaa af paa de en Gang betalte Fragter og holder deres Dampere tilbage. Fra nordlig Atlanterhavshavn sluttedes igen en Del Baade for Korn, og der betales 2/3 à 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til udsøgt Havn for tungt Korn, 1/9 à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Havre, paa hvilken Basis der fremdeles noteres Laster. For Petroleum sluttedes nogle Dampere fra New York til 17 à 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents Aleksandria, og 22 Cents noteres til Japan. En Oktober Baad paa 2,500 Tons erholdt 18/3 for Fosfat Port Inglis/Memel. Bomuldsraterne fra Wilmington er uforandrede paa Basis af 27/6 Liverpool pr. Oktober. Fra Golfen er gentaget 11/3 à 11/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, og for Tømmer betales 87/6 Pensacola til to kontinentale Havne. For Baade i Maanedsfragt ligger Markedet fast, og indtil 5/ betales for en enkelt Tur fra U. S. til Evropa.

La Plata Markedet er stille og Tonen knap saa fast som forrige Uge, idet Befragterne stadig søger at trykke Fragterne, hvilket til Dels lykkes dem, da der er temmelig megen ubefragtet Tonnage paa Vejen ud. Sidst betalte Rater fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er 14/6 à 14/9, fra Buenos Ayres 13/3 à 13/6 og fra Bahia Blanca 13/6, alt for prompt.

Østersømarkedet viser intet særligt Liv. Det begynder saa smaat at tynde ud i Trælasterne, og da der ingen Mangel er paa Tonnage i Østersøen, og Forholdene nærmest vil blive i Befragternes Favør, naar endvidere de mange Dampere kommer ind i Østersøen, hidlokkede af de høje Kulfragter, vil der næppe blive nogen Efteraarsstigning i Træfragterne, med mindre da, at Kulfragterne skal blive saa gode, at Dampene foretrækker at returnere i Ballast til Kulhavn. Dette vil sandsynligvis nærmest kunne blive Tilfældet for de mindre Baade, som losses i Danmark og Nordtyskland. For de Trælaster, som sidst er sluttet, er der gennemgaaende betalt over Konferencen Rater. St. Petersborg betaler ikke

over  $1/3$  à  $1/3\frac{3}{4}$  Hvedebasis til London eller Rotterdam, andre Pladser i Forhold, Riga har saa at sige hverken Korn eller Hør at tilbyde for prompt Lastning, og Reval ligger ganske livløs. Fra Libau kan faas  $11\frac{1}{4}$  d. til London eller Rotterdam, men Eksporten er endnu kun ubetydelig, dog ventes den snart at ville blive større. De tyske Pladser frembyder intet af Interesse. Sleepersfragterne er uforandrede, og for Korn fra Königsberg noteres  $1/3$  Hvedebasis London, Hull, Rotterdam,  $1/4\frac{1}{2}$  Antwerpen, men Ladning er meget knap.

Kulfragterne er, som foran omtalt, meget faste til Østersøen, og fra Østkysten har der fundet mange Befragtninger Sted til Kronstadt, Riga og Libau, først til  $4/6$  à  $4/9$ , senere til  $5/$  og endog derover. Ogsaa til danske og tyske Havne har der fundet betydelige Stigninger Sted, men ikke helt i samme Forhold som til Rusland. Rimeligvis vil det nu gaa noget ud over Ekspeditionerne, og navnlig i de russiske Havne tør Rederne ikke være blinde for, at der kan opstaa Tørn. Der er iøvrigt fra Østkysten betalt  $4/6$  à  $5/$  til første Klases dansk Havn for 1,200/2,000 Tons Baade,  $4/7\frac{1}{2}$  à  $4/10\frac{1}{2}$  Kiel eller Flensborg,  $4/6$  Swinemünde,  $4/4\frac{1}{2}$  à  $4/7\frac{1}{2}$  Stockholm. Ad Middelhavet til holder de sig paa Basis af  $5/9$  à  $6/$  til Genua. Fra Cardiff er Raten til Kronstadt steget gradvis til op over  $7/$ , hvortil der i dette Øjeblik er livligt Begær. I andre Retninger har der været betalt  $5/$  til Oporto,  $5/9$  à  $6/$  Genua,  $6/9$  Venedig,  $5/$  Port Said,  $9/6$  Aden,  $6/6$  Madeira,  $10/3$  River Plate,  $14/$  Santos.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Om end der spores lidt mere Liv pr. Oktober paa flere af de tyske Østersøpladser, kan man dog ingenlunde sætte Lid til nogen rigtig Fart i Kornfragterne i dette Efteraar. Aarsagen dertil skal være den, at der i Tyskland fra 1. Marts 1906 skal indtræde en endnu højere Udførselspræmie for Korn.

Königsberg er stadig fast, ja endog fastere, og der noteres 13 à 14 Mark Rugbasis Danmark, Sverrig; til Hernøsand Klid 7 à 8 Mark, til Neustadt Brædder 10 à 11 Mark pr. Last.

ab Danzig noteres  $5\frac{1}{2}$  à  $5\frac{3}{4}$  Mark for Oljekager pr. Oktober til sædvanlige Havne; til Åbo Sukker 5 à 6 Mark, til Rügenwalde Hvede  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mark; Markedet er ogsaa her vedblivende fast.

ab Stolpmünde noteres pr. sidste Halvdel Oktober  $3\frac{1}{2}$  à  $3\frac{3}{4}$  Mark for Rug til Danmark; pr. straks findes intet.

ab Rügenwalde er der i den senere Tid sluttet et Par enkelte Skibe for Rug  $4\frac{1}{2}$  Mark, for Havre 5 Mark til Sundhavn; nogle Skibe gik i Ballast dertil fra Kolberg, hvor slat intet fandtes.

ab Stettin staar det uforandret mat.

ab Greifswald udbydes flere Ladninger Rug pr. 1. Oktober til Danmark, Sundhavn  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mark.

ab Rostock noteres ligeledes Rug pr. Oktober, men kun til 3 Mark Sundhavn,  $3\frac{1}{2}$  Mark Danmark.

ab Hamburg er det endnu ret godt, dog maaske næppe saa straalende længere, som nævnt i forrige Beretning; der blev bl. a. sluttet Harburg/Vestervik Oljekager  $7\frac{1}{2}$  Mark pr. Ton. Efter hvad der berettes, skal Udsigterne i Hamburg for Resten af Aaret være ret lovende.

ab Femern noteres Byg til Hamburg  $2\frac{1}{2}$  Mark, Sundhavn 3 Mark, Rotterdam 6 à 7 Mark.

ab København er bl. a. sluttet Majs til Aarhus 12 og 13 Øre, Odense 14 Øre, til Nakskov Solsikke-kager 13 Øre, Bomuldsfrøkager til Oxeløvsund 5 Kr., Halmstad 12 Øre.

ab dansk Provinshavn har været en Del Bygladninger, saaledes er sluttet til Rotterdam  $6\frac{1}{2}$  Mark, Hamburg  $2\frac{1}{2}$  Mark, Flensborg 3 Mark.

ab Sydsværrig noteres Bloksten Stettin  $4\frac{3}{4}$  Mark, Rostock  $4\frac{1}{2}$  Mark, samt Gadesten til Kiel 4 Mark,

Stettin, Königsberg  $3\frac{3}{4}$  Mark; endvidere Birkebrænde Nyborg, Ærøskøbing  $4\frac{1}{2}$  Kr., København  $3\frac{1}{2}$  Kr. pr. Fav, til Østkyst Kulhavn Props 15/.

ab svenske Sundhavne noteres Königsberg, Danzig  $3\frac{3}{4}$  Mark, Greifswald, Wismar  $3\frac{1}{2}$  Mark, Kiel  $3\frac{1}{4}$  Mark, Riga 4 Mark, Aalborg  $3\frac{1}{2}$  Kr., alt Lervarer.

#### Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 485 Havarier mod 520 samme Maaned i Fjor, deraf 339 Dampskibe, 146 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 137, Sammenstød 143, Anløbning af Nødhavn 38, Maskinskade 60, Is 1, Ild 32, haardt Vejr 52, forskellige Aarsager 20, kætret 2; ialt 48 Skibe er anmeldt som totalt forliste, mod 46 samme Maaned i Fjor, deraf 15 Dampskibe, 33 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 21, Sammenstød 4, Ild 2, forskellige Aarsager 2, forsvundne 2, sunkne 10, forladt 4, Kondemnation 3.

Amalia, Jagt af Hveen, har ved Udsejlingen fra Randers Havn været i Kollision med Dpsk. Livadia. „Amalia“, der var paa Sløb af Havnedamper Uller, fik betydelig Skade og maa repareres.

Orient, Dpsk. af Leith, kom den 22. ds. paa Grund ved Skagen udfor Højen. Skibet, der var paa Rejsen fra Leith til Danzig med Kul og Stykgods, kom flot med Assistance og fortsatte derpaa Rejsen.

Norrtejl, Dpsk. af Stockholm, ankom hertil den 22. ds. efter en haard Rejse fra Kotka. Skibet har mistet en Del af Dækslasten.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Jærnbarkskibet „Cimbria“ af Kolding, der er bygget i 1863 og maaler 1125 Register-Tons Netto, er, i Følge „Hamb. Corr“, gennem Mæglerfirmaet August Bolten i Hamburg solgt til et italiensk Rederi for en Sum af c. 33,000 Mk.

Den 25. ds. blev Dampskibet „Prinsessan Ingeborg“, der er bygget for Regning Generalkonsul Axel Johnson, Rederiaktiebolaget Nordstjernan i Stockholm, sat i Vandet fra Burmeister & Wain's Skibsværft. Skibet er et Søsterskib til „Kronprinsessan Victoria“, som allerede er saa vidt færdigt, at det skal gaa i sin regelmæssige Rute, Skandinavien—La Plata, i Begyndelsen af Oktober.

Dimensionerne er: 360'; 48' 9"; 25' 6" og Bæreevnen er 6,000 Tons, Farten  $10\frac{3}{4}$  Knob.

Skibene indrettes til at medtage 12 1ste Klases Passagerer i 6 Kamre og forsynes med de mest moderne Indretninger for Losning og Ladning.

Lørdag den 23. September løb paa Flensborg Skibsværft Fragtdamperen „Taurus“ af Stablen; Skibet, der er bygget til Firmaet The Leith and Flensburg Shipping Co. Ltd. i Leith, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 250' 0", største Bredde 35' 3", Dybde (moulded) 16' 10" med en Bæreevne af c. 1,950 Tons.

Det forenede Dampskibsselskab har solgt Amerikabaaden „Hekla“ til dansk-russisk Dampskibsselskab for en Købesum af c. 250,000 Kr.

„Hekla“ har i disse Dage været underkastet et Efter-syn hos Burmeister & Wain.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer  
fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

### Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. September.)

Adolph Andersen, Schubert, passerede Brunsbüttel 23. Septbr. for Königsberg—Antwerpen. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Newcastle 25. September. — Algarve, Borries, ankom til Oporto 23. September. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 22. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 22. September. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 23. Septbr. — Arno, Strubberg, ank. hertil 25. Septbr. — Axelhus, Skow, ankom til Trondhjem 25. Septbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Königsberg 14. Septbr. — Beira, Lunge, ankom til Malaga den 25. Septbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Borgå 26. Septbr. — Christian IX, J. Wiencke, ank. hertil 25. Septbr. — Dagmar, Larsen, ank. til Bordeaux 21. September. — Douro, Mortensen, ankom hertil 23. Septbr. — Ella afgik herfra 23. September. — Florida, Ørum, ankom hertil 21. Septbr. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 18. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 16. September. — Georgios I, Sørensen, ankom til Cartagena 24. Septbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Napoli 25. Septbr. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Namsos 21. Septbr. til Island. — Kasan, Hansen, ankom til London 24. Septbr. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 16. September. — Kiew, Christiansen, ankom hertil 25. September. — Kursk, Gommesen, afgik fra Windau 25. September. — Leopold II, Meyer, afgik herfra 23. Septbr. — Loire, Craignou, afgik herfra 26. September. — Louise, Kruise, afg. herfra 25. September. — Louisiana, Andersen, afgik fra New Orleans 20. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 18. Septbr. — Maja ank. hertil 25. September. — Morse, Jacobsen, afgik herfra 22. Septbr. — Moskø, Meldahl, afgik fra London 24. Septbr. — Nicola j II, Lissner, afg. fra Boston 10. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Brunsbüttel 25. Septbr. for Dunkirk—Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik herfra 19. Septbr. — Omsk, Jonsen, afg. fra Riga 22. Septbr. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristiansand 22. September. — Perm, Christensen, afgik herfra 25. September. — Pregel, Olsen, pass. Brunsbüttel 25. September for Libau—Hull. — Rita, Schibbye, afgik herfra 23. Septbr. — Seine, Dampt, ank. til Holikko 23. Septbr. — Texas, Andersen, ank. hertil 3. Septbr. — Thyra, Fischer, ank. til Anvers 25. Septbr. — Tiber, Bech, afgik herfra 23. September. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 21. Septbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Cardiff 24. Septbr. — Viking, Rasmussen, ankom til Antwerpen 23. September. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 24. September. — United States, Wulff, ankom til New York 18. September. — Riberhus, Larsen, ankom hertil 24. September. — Hengest, Harder, afgik fra Hull 23. Septbr. — Esbjerg, Søbereg, afgik fra Riga 26. Septbr. — Vadse afgik fra Stettin 21. Septbr. — Hittfeld ankom til Manchester 23. Septbr. — Dana afgik fra Stockholm 25. September. — Livadia, Andersen, afgik fra Randers 23. September. — Laura, Gøtchse, ankom hertil 21. September fra Island. — Ceres, da Cunha, afgik fra Leith 23. Septbr. til Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 14. Septbr. til Island. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 26. Septbr. fra Færøerne hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til St. Petersburg 13. September. — Frode, Meyer, ankom til Kronstadt 23. Septbr. — Sigurd I. P. Jørgensen, ankom til Tyne Dock 25. September. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Stettin 26. Septbr., bestemt til Jacobstad. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Stettin 24. Septbr. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Rouen 22. Septbr. — Knud II, Hansen, ank. til Barry 23. Septbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Haukipudas 20. September. — Ragnar, Holst, afgik fra Kronstadt 26. Septbr., bestemt til Petersburg. — Skjold, Riise, afg. fra Blyth 22. September, bestemt til Kronstadt. — Magnus, C. A. Schmidt, afg. fra St. Petersburg 23. Septbr., best. til Brake. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Rouen 25. Septbr., best. til Blyth. — Svend II, Jensen, afgik fra Kristinestad 24. Septbr., bestemt til Rouen. — Harald, Hveysel, ankom til Sunderland 16. September.

Viking. Bjørn, Drescher, ankom til Dieppedalle 23. Septbr. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Skellefteå 25. Septbr. — Ulf, Huus, ank. til Haukipudas 26. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 15. Septbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Newcastle 23. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til

Barrow 21. Septbr. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra St. Petersburg 24. Septbr., best. til Antwerpen. — Helmer Mørch, Jørgensen, afg. fra Hull 24. Septbr., best. til Kronstadt. 24. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til Dunkerque 24. September. — Pawel Andrejef, Tannebek, pass. Kavak 24. Septbr., bestemt til Batoum. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Peter Berg, Petersen, afgik fra St. Petersburg 22. Septbr., best. til Rotterdam. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra St. Petersburg 15. Septbr., ankom til London 23. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 22. September. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 18. September.

Danmark. Thorvaldsen, Poulsen, afgik fra Petersburg 24. September, bestemt til Rotterdam. — Ansgar, Madsen, ankom til Riga 25. Septbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Newcastle 23. bestemt til Kronstadt. — Hamlet, Reese, afgik fra Grimsby 21. September, bestemt til Kronstadt. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 24. Septbr., — Rolf, Olsen, ankom til St. Petersburg 19. September. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Uleåborg 22. September.

Heimdall. Anine, Leth, ankom til Blyth 25. Septbr. — Kamma, Løffler, afg. fra Hudiksvall 20. September. — Helga, Riise, afg. fra Løholmen 21. September. — Martha, Christensen, ank. til Blyth 26. Septbr. — Elna, Rathje, ank. til Sundsvall 25. Septbr. — Therese, Izard-Pedersen, afg. fra Ørnskjoldsvik 23. Septbr. — Simone, Jørgensen, afgik fra Hernøsand 22. September. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Norrkøping 26. Septbr.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, ankom til Bremerhaven 23. September. — Nancy, Th. Nielsen, pass. Frederikshavn 25. September, best. til La Rochelle. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra St. Petersburg 25. Septbr., ankom til Kronstadt 25. Septbr. — Nordsøen, Gram, afg. fra Skutskær 25. Septbr., bestemt til Gravelines. — Nexos, Basse, ank. til Grimsby 23. September. — Nora, Jørgensen, ank. til Methil 22. Septbr. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Methil 23. September, best. til Bremerhaven. — Napoli, Christensen, afgik fra Piteå 20. Septbr., bestemt til Rochefort. — Bodil, Jessen, afgik fra Hernøsand 24. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Dagmar, Hansen, passerede Grimsby 25. September, best. til Alicante. — Neptun, Knudsen, ankom til Nizza 22. Septbr. — Norma, K. Nielsen, passerede Frederikshavn 23. Septbr., best. til St. Nazaire. — Alfa, Iversen, afg. fra Frederikshavn 23. September, bestemt til Jersey.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Ghent 26. Septbr. — England, Andersen, afgik fra Boness 23. September. — Holland, Poulsen, ankom til Windau 23. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra Aarhus 23. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 18. Septbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til New York 20. September. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Reval 21. September. — Mars, Clausen, afgik fra Bridgenese 26. Septbr., best. til Thisted.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. til Stockholm 21. Septbr. — Ebba, Meinertz, afgik fra Cardiff 16. September, best. til Kronstadt. — Karen, Eriksen, afg. fra Honfleur 23. Septbr., best. til Blyth.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Gefle 23. Septbr., best. til Rotterdam. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Wismar 27. Septbr., bestemt til Harparanda. — Mary, Larsen, afgik fra Rø 24. Septbr., best. til Irvine.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, ankom til Sundsvall 25. September.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 23. Septbr., best. til Ghent. — Russia, Jespersen, afgik fra Blyth 20. September, ankom til Kbhvn. 25. September. — Livonia, Skov, ank. til Archangel 19. Septbr.

Østersøen. Gratia, Andersen, afg. fra Riga 20. Septbr., ankom til Amsterdam 25. September.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 21. Septbr., ank. til Sunderland 23. September. — Britannia, Jensen, afgik fra Sunderland 25. September, best. til Kronstadt. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 23. September, bestemt til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 19. September, ank. til Vejle 20. September.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 24. Septbr., bestemt til Wearmouth. — Granaria, Jørgensen, ankom til Hull 21. Septbr. — Carbonia Winckler, afgik fra Boness 21. September, best. til Åbo. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Amsterdam 20. September, best. til Kallia.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Antwerpen 20. Septbr. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 21. September, best. til Pillau.

Dannebrog. Amalienborg, Agerlin, afg. fra Wasa 23. September, best. til Terneuzen. — Brattingsborg, Suenon, afg. fra WestHartlepool 20. September, best. til Sulina.



— Flynderborg, Larsen, ank. til Petersborg 19. September.  
— Fredensborg, Hartmann, afg. fra Newcastle 21. Septbr., best. til Kronstadt. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Jacobstad 26. September, bestemt til Yxpila. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Marseilles 26. September. — Kronborg, Sørensen, ankom til Alexandria 25. Septbr. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Riga 24. September, bestemt til Ghent. — Skanderborg, Clausen, ankom til Archangel 16. September. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Rotterdam 23. Septbr. — Søborg, Fischer, afg. fra Kbhvn. 19. September, best. til Chantenay. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Terneuzen 25. Septbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Kjøbenhavn 25. Septbr., best. til Archangel. — Klampenborg, Jensen, ank. til Jacobstad 17. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Gnarp 23. September, bestemt til Aleksandria. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Methil 23. September, best. til Kallundborg. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Penarth 20. Septbr., best. til Kronstadt. — Tuborg, Agerlin, ankom til Petersborg 21. September. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Petersborg 21. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Riga 22. September.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Uleåborg 21. Septbr., best. til Rouen. — Jægersborg, Larsen, ank. til Jacobstad 26. Septbr. — Kallundborg, Lund, ankom til Newcastle 25. Septbr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Jakobsstad 25. Septbr., best. til Terneuzen.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Kiel 17. September.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra St. Petersborg 24. Septbr., best. til Rotterdam. — Helene, Jensen, afgik fra Hull 22. Septbr., best. til Reval. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra St. Petersborg 22. Septbr., best. til Rotterdam. — Hermia, Petersen, afgik fra Methil 22. Septbr., bestemt til Nyborg. — Alice, Hansen, afgik fra St. Petersborg 22. September, best. til Hamburg. — Ajax, Brøsen, ankom til St. Petersborg 20. September. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Aarhus 20. September, ank. til Grange-mouth 24. September. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 26. September, best. til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afg. fra Antwerpen 10. September. — St. Jan, Rambusch, ank. til Vera Cruz 24. Septbr. — St. Thomas, Prah, afg. fra Galveston 24. September. — St. Domingo, Koch, ank. til Hamburg 23. September.

**Ærs.** Energi, Nielsen, ankom til Methil 24. Septbr. — Enigheden, Svane, ankom til Methil 22. September. — Erindring, Hansen, ank. til Methil 23. Septbr.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Dunston 26. September. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Repola 25. September. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Bolsjö 26. September. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Velzen 25. September. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Aarhus 23. September. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Burtisland 22. September. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Repola 26. Septbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Blyth 26. Septbr. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Blyth 26. September. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Uleåborg 22. September. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Terneuzen 20. Septbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra St. Petersborg 25. Septbr. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Aarhus 25. Septbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Wiborg 20. September.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, er ankommen til St. Petersborg. — London, Krogh, afgik fra Yxpila 20. September, bestemt til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. til Velzen 21. September. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Manchester 26. September.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Kronstadt 23. Septbr. — Wien, Brink, afg. fra Methil 23. bestemt til Kronstadt. — Roma, v. Thun, ankom til Demerara 7. September.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afg. fra Veile 29. Septbr., best. til Søderhamn. — Clara, Villadsen, ankom til Ghent 26. September. — Kai, Kurtzhals, ankom til Kjøbenhavn 24. September. — Erik, Steen, ankom til Methil 24. September. — Svend, Christensen, ankom til Dunkerque 22. September. — Axel, Damm, afgik fra Methil 25. Septbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Fauske 22. Septbr., bestemt til Kbhvn. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Hull 24. September. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Grimsby 20. Septbr., best. til Kronstadt. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra St. Servan 23. September, best. til Warkworth. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Kbhvn. 27. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Ulrik Holm, Bennelycke, ankom til Brake 21. Septbr.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ank. til Königsberg 26. Septbr.

## Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Gladstone, Thing, afgik fra Newcastle N. S. W. 13. September til Callao. — Laura, Svarrer, pass. Skagen 20. Septbr. fra Hartlepool til Fehmern. — Sørine, Andersen, ankom til Townsville 22. September fra New York.

**Rønne.** Ansgar, Møller, ankom til Grimsby 21. Septbr. — Ane Kathrine ankom til Rügenwalde 21. September. — Coureer, Jakobsen, ankom til Aalborg 22. September.

**Svendborg.** Kamma, Fisker, ankom til Plymouth 18. Septbr. — Saga, Clausen, ankom til Kronstadt 18. Septbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Königsberg 18. September. — J. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Bandholm 18. Septbr. — Haabet, Andreasen, ankom til Flensborg 19. September. — Confidence, Mouritzen, ankom til Kolding 19. Septbr. — Ritha, Olsen, ank. til Stettin 20. September. — Ludvig, Jespersen, ankom til Frederiksstad 20. September. — Galathea, Bom, ankom til Brest 19. September. — Guldborg, Skovgaard, ankom til Drøbak 19. September. — Christian, Jørgensen, ank. til Ørnskjöldsvik 20. September. — Nanna, Baagø, ankom til St. Petersborg 18. September. — Freia, Rasmussen, ankom til Uleåborg 20. September. — Fortuna, Christiansen, ank. til Langesund 20. September. — Magnet, Gommesen, ank. til Luleå 20. Septbr. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Lorient 20. Septbr. — Delos, Andersen, ank. til Fowey 21. September. — Odin, Andersen, ankom til Hartlepool 20. September. — Martha, Hansen, ank. til Stettin 21. September. — Lyø, Jensen, ank. til Bandholm 21. Septbr. — London, Andersen, ank. til London 21. Septbr. — Helge, Carlsen, ankom til Portsmouth Red 21. Septbr. — Westa, Poulsen, ank. til London 21. September. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Burgstacken 21. September. — Henry Brojoke, Rasmussen, ankom til Christiania 22. Septbr. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Neder Calix 21. Septbr. — Boline Marie, Hansen, ankom til Aalborg 22. Septbr. — Capella, Hansen, ankom til Kronstadt 23. September. — Hertha, Hansen, ankom til Dunkerque 22. September. — Pallesen, Jensen, ankom til Sunderland 23. September. — Dania, Hansen, ankom til Hull 23. September. — Ring, Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 23. Septbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Boness 23. Septbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Stettin 22. Septbr. — Leif, Andersen, ankom til St. Petersborg 23. September. — Slesvig, Hansen, ank. til Birwick 25. Septbr. — Maagen, Jensen, ankom til Aarhus 23. Septbr. — Hansine, Nielsen, ankom til Aarhus 24. September. — Iris, Hansen, ank. til Korsør 24. September. — Valdemar, Andreasen, ankom til Helsingør 23. September. — Elise, Andreasen, ank. til Helsingør 24. September. — Kirstine, Dam, ankom til Halmstad 25. September. — Casper, Hansen, ank. til Nykjøbing F. 22. September. — Kirstine, Sørensen, ank. til Rønneby 25. September. — Venus, Jensen, ankom til Marseille 24. September. — Zampa, Petersen, ankom til Hernæsand 25. September. — Flora, Sørensen, ankom til Hernæsand 25. September.

**Ærs.** Kronen, Hermansen, ankom 18. September til Fogo. — Ruth, Eriksen, afgik 15. September fra La Tremblade til Dysart. — Kirstine, Rasmussen, ank. 18. Septbr. til Flensborg. — Alfa, Rasmussen, er ankommen til Pensacola. — Freja, Petersen, ankom 19. September til Aalborg. — Emanuel, Rasmussen, ankom 15. September til Pillau. — Alf, Rasmussen, ank. 18. September til Stubbekjøbing. — Emanuel, Schmidt, ank. 17. September til Årskjøbing. — Caroline, Madsen, ank. 18. Septbr. til Kjøbenhavn. — Kvik, Philipsen, ankom 16. September til Rørvik fra Danzig. — Klara, Hermansen, afgik 18. September fra Gibraltar til Valencia. — Amor, Rasmussen, ankom 19. September til Gravesend. — Elise, Petersen, ankom 18. Septbr. til Swinemünde. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 19. Septbr. til Grimsby. — Niels, Jensen, ank. 19. Septbr. til Pecamp. — Claudia, Aaberg, ankom 18. September til Sikeå. — Mariane, Andersen, ankom 19. September til Slesvig. — Kathinka, Olsen, ank. 20. Septbr. til Schwinstrup. — Lorenz, Levinsen, ank. 19. Septbr. til Faaborg. — Genius, Bastrup, ankom 20. Septbr. til Swansea. — Cecilie, Jørgensen, ank. 17. Septbr. til Frihavnen. — Vigilant, Rasmussen, er afg. fra Labrador til Gibraltar. — J. A. Kromann, Christensen, ank. 20. September til Riga. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. 20. September til Laurvik. — Herkules, Bager, ank. 20. September til Roken. — Forening, Hansen, ankom 20. Septbr. til Sundsvall. — Laura, Jensen, er afgaaet fra Bay Roberts til Gibraltar. — Vera, Mygind, afgik 12. September fra Galway til Kjøbenhavn. — Hans, Johansen, ankom 13. September til Kjøbenhavn. — Ebenezer, Hansen, ank. 19. September til Odense. — Elise Marie, Olsen, ankom 22. September til Stockholm. — Eden, Petersen, ank. 20. Septbr. til Helsingør. — Gemma, Hansen, ankom 22. Septbr. til Dunkerque. — Alma Marie, Hansen, ankom 22. September til Stonehaven. — M. Hay, Petersen, ankom 22. September til Aberdeen. — Bien, Petersen, ankom 22. September til

Laurvik. — Svip, Jensen, ankom 22. Septbr. til Laurvik. — Immanuel, Schmidt, ank. 22. September til Grangemouth. — Forældres Minde, Laurizen, ankom 20. September til Kjøge. — Carl, Lindegaard, afgik 19. Septbr. fra Fogo til Lissabon. — Magda, Hansen, ank. 20. Septbr. til Whitehill (Skotland). — Theodor, Andersen, afgik 21. September fra Kjøbenhavn til Marstal. — Caroline, Madsen, afgik 21. September til Kjøbenhavn. — Smart, Christensen, afg. 21. September fra Neufahrwasser til Gefle. — Marthing, Friis, ankom 22. September til Holæek. — Juliane, Christensen, ankom 22. September til Livorno. — Mathilde, Hansen, ankom 23. Septbr. til South Alloa. — Christian, Eschen, ank. 22. Septbr. til Frihavnen. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 23. September til St. Davids. — Forældres Minde, Christensen, ankom 23. September til Methil. — Likka, Pedersen, ank. 22. Septbr. til Aberdeen. — Anne, Frederiksen, ank. 24. September til Trelleborg. — Danmark, Knudsen, ank. 24. September til Geestemünde. — Maren, Albertsen, ank. 25. September til Gravesend. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afgik 18. Septbr. fra Figueira til Twillingate. — Gertrud, Jørgensen, ankom 23. Septbr. til Gravesend.

## Stryg i 1906

### Emil G. v. Höveling's Composition

over **X** med en Anden

og vælg den bedste.

Leverander til Den danske Marine og Statsbanerne.

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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 retningsende, og de, der angaa Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retningsende.

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

**Island V.-Kyst. Brede-Bugt. Ellidaey.** Ellidaey hvide, faste Fyr lys nu fra S. 34° V. gennem V. til N. 39° V., stærkest fra c. S. 87° V. til c. N. 77° V. Flammens Højde: 84 Fod. Lysønnen: i det stærkeste Lys 19 Kml., aftagende til 7 Kml. i det svage Lys. Synsvidden: 15 Kml. Fyrbygningen er 20 Fod høj, hvid foroven, graa forneden. Spejlsapparat af 4de Orden.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Kalmarsund. Kalmar Havn.** Ved Kalmar Havn viser Uddybningsmaskinen nu, naar den arbejder, rødt Flag paa den Side, hvor den skal passeres. Ved N.-Siden af Indløbet er udsat en rød Stage med rødt Flag, som man skal gaa S. om.

**Vestervik Skærgaard. Idö S.** En 16 Fods Grund er fundet i Idö Stångskär Fyrs røde Lysvinkel mellem denne Ø og Idö. Vest for Grunden er udsat en Stage med Kost. 57° 41' 42" N. Br. 16° 46' 13" Ø. Lgd.

**Geflebukten. Löfstaebukten. Knifven—Karlholm.** Mellem Knifven og Karlholms Bruks Havn ved Västra Hundsharen er følgende Baaker opført:

Paa Per Görans Grund en 16 Fod høj Stang med en hvid, mindre over en en hvid, større Trekant, begge med Spidsen opad. 60° 33' 43" N. Br. 17° 41' 37" Ø. Lgd. Paa Flatgrunds-bådan en 35 Fod høj Stang med en hvid, mindre Trekant med Spidsen nedad over en hvid, større Trekant med Spidsen opad. 60° 33' 18" N. Br. 17° 40' 12" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 67½° Ø. og S. 67½° V. leder de fra Fagervik Ledemærke til noget ØNØ. om Per Görans Grund.

Paa Västra Hundsharens S.-lige Del en 35 Fod høj Stang med sort Diamant. 60° 32' 40" N. Br. 17° 41' 34" Ø. Lgd. Paa Västra Hundsharens N.-lige Del en hvid, 32 Fod høj Baake, bestaaende af to Stænger med Diamant og mellem Stængerne en Tavle. 60° 32' 48" N. Br. 17° 41' 35" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 12° til 13° Ø. og S. 12° til 13° V. leder de fra den foregaaende Ledelinje til Farvandet tæt N. for Östra Hundsharstenen.

Paa Västra Bådan en hvid Varde. 60° 33' 9" N. Br. 17° 42' 2" Ø. Lgd.

I Foraaret 1906 udsættes desuden følgende Sømærker:

En Stage med Kost N. for Storbådan. 60° 34' 15" N. Br. 17° 43' 33" Ø. Lgd.

En Stage Ø. for Per Görans Grund. 60° 33' 45" N. Br. 17° 41' 45" Ø. Lgd.

En Stage med Kost S. for Svartsten. 60° 33' 23" N. Br. 17° 41' 46" Ø. Lgd.

En Stage SØ. for Hundsharstenarne. 60° 32' 54" N. Br. 17° 41' 32" Ø. Lgd.

En Stage med Kost SØ. for Hundsharstenarne. 60° 32' 53" N. Br. 17° 41' 33" Ø. Lgd.

En Stage SØ. for en 9 Fods Grund N. for Västra Hundsharen V.-Pynt. 60° 32' 45" N. Br. 17° 41' 5" Ø. Lgd.

En Stage SØ. for en 9 Fods Grund V. til N. for Västra Hundsharen V.-Pynt. 60° 32' 43" N. Br. 17° 40' 55" Ø. Lgd.

En Stage med en Kost V. for en 9 Fods Grund i Inder Havnen og S. for Västra Hundsharen V.-Pynt. 60° 32' 33" N. Br. 17° 41' 0" Ø. Lgd.

I Farvandet er den mindste Dybde 19 Fod. Det maa tilraades fra Fagervik Lodsplads at tage Lods, der efter Bestilling møder uden for Anduvnings-Vageren ØSØ. for Knifven.

**Finland. Bottniske Bugt. Nikolaietad.** 18 Fods Grunden Lars Cruse, 3½ Kml. S. 31° Ø. fra Skötgrund, er afmærket med en rød Stage med rød Kost. 63° 6' 17" N. Br. 21° 0' 9" Ø. Lgd. Ved Holmbergsgrund er den S.-lige Prik flyttet c. 800 Alen N. 75° Ø. hen, til N. for en 23 Fods Grund.

**Tyskland. Rügen. Sassnitz Havn.** I den SV.-lige Del af Sassnitz Havn er de to N.-ligste af de tre sorte Tønder ombyttet med Duc d'Alber.

**Jasmund ØNØ.** Vraget, der ligger 1½ Kml. N. 88° Ø. fra Kollickerort Fyr, er uskadeliggjort. Afmærkningen er ind-dragen.

**Lille-Bælt.** I Vinteren 1905—06 tændes Fyr paa følgende Steder:

Aarösund Fyr, paa Havnen S.-Moles Hoved. 55° 15' 13" N. Br. 9° 42' 10" Ø. Lgd. Samtidig med dette Fyrs Tænding slukkes det nuværende Aarösund Fyr.

Aarö Fyr, paa Øens V.-Kyst, S. for Oit. 55° 15' 15" N. Br. 9° 43' 10" Ø. Lgd.

Tranerort Fyr, paa Als Ø.-Kyst. 55° 2' 19" N. Br. 9° 51' 14" Ø. Lgd.

Taksensand Fyr paa Als Ø.-Kyst, tæt ved Kysten ud for Norderholz. 55° 0' 16" N. Br. 9° 58' 10" Ø. Lgd.

Alt Pöhl Ledefyr. Bagfyret paa Pöhls Huk. 54° 53' 10" N. Br. 10° 4' 4" Ø. Lgd. Forfyret c. 860 Alen SV. fra Bagfyret. 54° 52' 17" N. Br. 10° 4' 10" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge.** Den 1ste Oktober 1905 tændes følgende Fyrlamper: Tromsøund, paa Broneset. Det viser Lys med Formærkelser fra N. 48° Ø., fri N. om Sandnesøren, gennem N. og V. til S. 67° V., fri N. om Færvigøren. Flammens Højde: 11 Fod. 58° 28' 5" N. Br. 8° 49' 50" Ø. Lgd.

Hesnes Nedre, paa Haaholmen. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 13° V., klos til Land ved Hesnes Ø.-Pynt, til S. 8° V., fri V. om Hesnesbregten, rødt derfra gennem S. og Ø. til N. 50° Ø., hvidt derfra til N. 38° Ø., fri Ø. om Rødskjær, grønt derfra gennem N. til N. 54° V. Flammens Højde: 17 Fod. 58° 20' 30" N. Br. 8° 40' 15" Ø. Lgd.

Hesnes Øvre paa Haanes viser hvidt, fast Lys fra N. 44° Ø. til N. 50° Ø., kraftigst overet med Hesnes Nedre i N. 47° Ø., fri S. om Østre Midtgrunden og fri N. om Torskeskjærene. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 12½ Kml. 58° 20' 25" N. Br. 8° 40' 5" Ø. Lgd.

Brækkestø paa Vragholmskjær. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 37° Ø., fri Ø. om Nødinggrund, til S. 70° Ø., fri N. om Klubholmbøen, hvidt derfra til S. 75° Ø., fri S. om Hellene, grønt derfra til N. 75° Ø., hvidt ind mod Brækkestø Havn fra S. 86° V., gennem V. til N. 62° V. Flammens Højde: 17 Fod. 58° 11' 20" N. Br. 8° 21' 50" Ø. Lgd.

**Moss Kanal.** Ved Moss Kanal gives følgende Signaler fra Signalstangen: Ballon under den Ø.-lige Arm betyder: Aaben S. fra Værløbugten. Ballon under den V.-lige Arm betyder: Aaben N. fra Mossesundet. Ballon under begge Arme betyder: Aaben fra begge Sider. Ingen Ballon betyder: Kanalen er spærret.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Sklinden.** Da der er fundet Grunde i Nærheden af Sklinden Fyrlampe, er den forandret, saa at Lyset nu er grønt fra N. 89° Ø., gennem Ø. til S. 75° Ø., fri S. om Kaa-terfald, hvidt derfra til S. 72° Ø., fri N. om Einarfaldene, rødt derfra til S. 53° Ø., fri S. om Mejfjordboen, hvidt derfra til S. 33° Ø., fri Ø. om Sporsluene og Juvtaren, grønt derfra gennem S. til S. 48° V., fri N. om Långtaren og Finsvaadden, hvidt derfra til S. 67° V., fri S. om Galltaren, omtrent midt i denne Vinkel ligger Breigrund med 8 Fv. og Grundraasen med 10 Fv., rødt derfra til S. 87° V., fri N. om Taataren og Horsgrundskolterne, hvidt derfra til N. 12° V., fri V. om

Kvaløskolterne og Brunan, rødt derfra gennem N. til N. 29° Ø., fri Ø. om Vegtarene, hvidt derfra til N. 45° Ø., fri N. om Revfaldet, omtrent midt i denne Vinkel ligger Brakskolten med 3½ Fv., grønt derfra til N. 72° Ø.

Den 1ste Oktober 1905 tændes følgende Fyrlamper, der viser Lys med Formærkelser:

Senoksen ved Ronglevær. Lyset er rødt fra S. 40° Ø., fri V. om Kjøneholmen, til S. 14° Ø., fri V. om Kraakeboen, hvidt derfra gennem V. til N. 58° V., fri N. om Hovden, i denne Vinkel ligger tæt ved Grænsen S. 14° Ø. 7 Fv. Grunden Nordre Senokstal, rødt derfra til N. 8° V., fri V. om Anfinholmen. Flammens Højde: 51 Fod. 60° 47' 10" N. Br. 4° 48' 5" Ø. Lgd.

Hageskær. Fensfjord. Lyset er hvidt fra N. 8° Ø., fri V. om Grytenes, gennem N. til N. 25° V., fri Ø. om Oksebaasboerne, rødt derfra gennem V. til S. 25° V., fri V. om Tverskjær, grønt derfra til S. 3° V., fri V. om Bønesflu, rødt derfra gennem S. til S. 23° Ø., fri V. om Søringholmflu, Flammens Højde: 19 Fod. 60° 48' 30" N. Br. 4° 57' 0" Ø. Lgd.

Æsøund, Kinn, paa Æseklubben. Lyset er hvidt fra N. 74° V., fri S. om Kvitingsfald, til N. 80° V., fri N. om Sandøerne, grønt derfra gennem V. til S. 65° V., fri S. om Skærene S. for Nærø, hvidt derfra til S. 59° V., fri N. om Rekstengrunden og Kirkeskallen, rødt derfra gennem S. til S. 87° Ø., fri S. om Skorpen. Flammens Højde: 28 Fod. 61° 35' 0" N. Br. 4° 47' 20" Ø. Lgd.

Turøen Fyrlampe er forandret saaledes: Den røde Vinkel over Svartskærene er forandret til grøn og udvidet mod S. til S. 46° V., fri S. om en 7 Fv. Bo, som ligger 4 Kbl. SV. for Svartskær, og er farlig ved Grundbraad, i øvrigt uforandret.

Tyskland. Weser. Fyrskibet „Bremen“ er atter udlagt. Jade. Innen Jade. I Innen Jade er en sort Spidstønde R 1 ved Havneindløbet flyttet og ligger i 19 Fod Vand. 53° 31' 2" N. Br. 8° 10' 3" Ø. Lgd. Sort Spidstønde R 2 er flyttet til 53° 30' 52" N. Br. 8° 9' 47" Ø. Lgd. i 22 Fod Vand.

Holland. Zuiderzee. Tjalken, der var sunket i Zuiderzee paa 52° 33' 30" N. Br. 5° 21' 24" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Zeegat van Texel. Texelstroom. Flaaden til Brug ved Skydeøvelser i Texelstroom er inddraget.

Schulpengat. De rød og sort tærnedede Tønder til Brug ved Sømineøvelser i Schulpengat er inddraget.

Ijmuiden. I Ijmuiden er Dybden nu 30½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu 27 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

Zeegat van Vlissingen. En Slup er sunket i 8½ Fv. Vand, 4½ Kml. NV. ¼ N. fra Fyrskibet „Wandelaar“ og i N. ¼ Ø. fra Ostende Fyr. En Stang er 16 Fod over Vandet. 51° 25' 24" N. Br. 2° 56' 42" Ø. Lgd.

England. The Downs. Kingsdown. En sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 S., er udlagt ud for Skydepladsen ved Kingsdown. Den ligger 18 Kbl. N. 54° Ø. fra South Foreland Fyr. Man skal gaa uden om Tønden. 51° 9' N. Br. 1° 24' 7" Ø. Lgd.

Harwich. Omtrent den 4de Oktober 1905 flyttes North Shelf Lystønde c. 1¼ Kbl. S. 77° Ø. hen, og South Shelf Tønde c. 1½ Kbl. N. 77° Ø. hen.

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

Frankrig. Baie de Somme. Passe O er nu afmærket med to Anduvningstønder, nemlig en sort Spidstønde Nr. 1 med Cylinder, paa 50° 12' 53" N. Br. 1° 30' 16" Ø. Lgd., og en rød Spidstønde Nr. 2 med Kegel, paa 50° 12' 47" N. Br. 1° 30' 30" Ø. Lgd., og med 5 sorte og 4 røde Spidstønder, samt en hvid og rød stribet Spidstønde A ved Foreningen af Passe O med Passe NO.

Passe NO er afmærket med en sort Spidstønde A 1 med Cylinder, paa 50° 14' 18" N. Br. 1° 31' 3" Ø. Lgd., og med to sorte og to røde Spidstønder.

Quessant. Stiff. Stiff Fyr er forstærket. Det viser: Hvidt Blink 5 S., Mørke 15 S., hvidt Blink 5 S., Mørke 15 S., rødt Blink 5 S., Mørke 15 S.

## Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Et Fiskefartøj er sunket i Baie de Roscanvel i Linjen Fort Lanvéoc overet med Hakket i Øen Longue, og fra Ile des Morts i S. 25° Ø.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Island Ø.-Bølgebryder. Det hvide, faste Fyr paa Nantucket Ø.-Bølgebryder er flyttet 650 Alen N. hen og staar nu, fra Brant Point Fyr i N. 18° V. og fra Fyret paa V.-Bølgebryderen i N. 82° Ø.

Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Tilghman Island Shoal. Tilghman Island Shoal Spirtønde Nr. 18½ er flyttet c. 1¼ Kml. S. 33½° Ø. hen.

Florida. St. Johns River. Ved den gravede Rende over Toco Shoal er tændt: Et rødt, fast Fyr paa V.-Siden af Rendens N.-Ende. Flammens Højde: 18 Fod. Trebenet Pæl med rødt Dagmærke, i 14 Fod Vand. Et rødt Fyr paa V.-Siden midtvejs i Renden. Flammens Højde: 18 Fod. Trebenet Pæl med rødt Dagmærke, i 11 Fod Vand.

Baakerne paa V.-Siden af S.-Enden af den gravede Rende over Toco Shoal og paa NV.-Siden af den gravede Rende over Orange Mill Flat er borttaget.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Sand Island hvide, faste, forreste Ledefyr er ødelagt i en Storm tillige med Baaken, hvorfra det vistes Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er anbragt i Fyrlinjens Retning, 100 Alen S. 10° Ø. fra Sand Island Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Baaken vil atter blive opført og Fyret tændt saa snart som muligt.

Louisiana. Lake Borgne. East Pearl River. East Pearl River Middle røde Spidstønde Nr. 4 er inddraget.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Aguilas. Ensenada del Hornillo. I Ensenada del Hornillo, ½ Kml. Ø. for Aguilas Havn, er tændt et grønt, fast Fyr paa Yderenden af Broen. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Sort Fyrepæl. Fyret lyser fra S. 82° Ø. til S. 10° Ø. og fra N. 77½° Ø. til N. 84½° Ø.

San Feliu de Guixols. La Llosa de Aro. Paa Grunden La Llosa de Aro, ud for Pynt Pinell, er i 10 Fod Vand opført en Baake med en rød Pæl med Fløj, 10 Fod over Vandet. 41° 47' 48" N. Br. 3° 4' 4" Ø. Lgd.

Sardinien S.-Kyst. Terranova. En 6 Fv. Grund er fundet ved Terranova, fra Fyret paa Isola Bianca i S. 53° V., 2¼ Kbl.

Sicilien. Linosa. Linosa Fyr viser hvidt Et-Blink hver 10 S., Blink 2 S., Mørke 8 S.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Taiwan og Hoko Retto (Pescadores Islands). Paa Taiwan og Hoko Retto brænder alle Fyr regelmæssigt.

Yezo. La Perouse Strait. Todo Jima. En 8 Fods Grund er rapporteret at ligge ud for Onishibitsu, c. ½ Kml. fra Kysten, 7½ Kbl. S. 29° Ø. fra Todo Jima. Der er flere andre Grunde i Farvandet der omkring. 45° 21' N. Br. 142° 11' Ø. Lgd.

Karafuto (Sakhalin) V.-Kyst. Alexandrovski Red. Paa Alexandrovski Red ligger en 6 Fv. Klippe 9¼ Kbl. N. t. V. ¾ V. fra Pierens Yderende.

## Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Port Said er erklæret for pestfri.

Frankrig. — Skibe fra russiske, finske og tyske Havne ved Østersøen og Nordseen skal være forsynet med Sundhedspas.

Rusland. — Skibe til Riga fra tyske Havne underkastes strengt Lægeeftersyn i Bolderaa.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. Septbr. 1905. — Skibsstartens Organisation. — The Baltic and White Sea Conference. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb 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. 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  
 Mønne til Maling af Bunker- og Lastrum.

**Aalborg Akvavitter.**  
**A. Brøndum & Søn**

**Jens Grouleff, Aarhus**  
 anbefaler

**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
 Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**THE ENGELHARDTS**  
**COLLAPSIBLE LIFE-BOAT**  
**KJØBENHAVN**

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



21 Fods Baad med 22 Mand om Bord.  
 Forsøg paa at kæntre Baaden.

**The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.**

Tuborg, Hellerup.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telf. 3449. Værftet: Tuborg Havn, Hellerup Telf. 141.

**Sandballast**

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
 Tlf. 18,746.

**P. Schous**

Skibshandel, Frederikshavn.  
 Al Slags Proviant 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 Progress“

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

**BENZIN-BADEMOTORER.**

Overslag gratis.

Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bockmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
 Reparationer hurtigt og billigt.

**DANSKE LLOYD,**

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Premier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
 Holbergsgade 2, Telefon 1159.

**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“.

**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.)

**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.



**Taylor's**

**patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.**

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
 Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.  
 Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
 Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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 Premier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.  
 Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. 124.

**For Herrer**

som ønsker en elegant, solid og moderne Klædning, anbefales som Specialitet

**ægteblaa fin helulds Cheviot.**

Ima Kvalitet og enestaaende smuk og holdbar Farve. Skriv efter 5/4. Al. til en Klædning, som sendes portofrit for 15 Kr. fra

**Viborg Klædevæveri, Viborg**



Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91		91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Danmark.....	85 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85
Norden.....	99		98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
Kjøbenhavn.....	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/4-85	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85
Carl.....	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dannebrog.....	97-	1/4-1/2	97	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	-76	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76
Urania.....	27-	1/4	26 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union.....	84-	1/4-1/2	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-95	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....	108		108	110
Østasiatiske.....	128 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128
Østersøen.....			92	95
Nordsøen.....	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30	29	30
Gorm.....	105-	1/2	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Torm.....			71	88
Inga.....	105-	1/2	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	108
Cimbria.....			85	100
Vesterhavet.....			97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	30		29	31
Foren. Bugser-Selsk.....			61	66
Dansk-russisk Dampsk. . . . .	110-111-112	113-112	110	110 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88.....	102		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	103
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp. ....			-	-
5 % Norden.....			-	-
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort. ....			-	-
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. ....	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-3/4	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf. ....			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
4 % — — — 2. Serie..	96		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. — ..			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 7. — ..	95-	1/4	95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			-	-
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank.....	142		141 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	142 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-3/4	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		129	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....			119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3-102	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	102
Helsingørs Jærnsk.....	94-	1/4-1/4	94	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	169-	1/4	169	169 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....			134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Vekselkurser d. 26. September 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.90	88.70
London.....	18.15	18.12
Paris.....	72.20	-
Amsterdam.....	150.15	-

Notering paa Berlins Børs d. 26. September 1905.

Russiske Noter.....	216.30
4 % Russiske Consols.....	92.10
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	85.30
5 % Mexikanske 1899.....	-
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	93.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Norden“ 68,000, „Kbhvn.“ 150,000, „Dannebrog“ 104,000, „Danmark“ 106,000, „Skjold“ 100,000, „Urania“ 98,000, „Østas. Komp.“ 216,000, „Foren. Dampsk.“ 160,000, „Carl“ 46,000, „Dampsk. af 1896“ 106,000, „Union“ 66,000. Ny foren. Dmp. 4000. Heimdal 20,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 28. September — 4. Oktober.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Horsens [Falster] 3 Eftm.  
 Til Hadsund, Mariager og Hobro [St. Knud] 5 Eftm.  
 Til Svendborg, Faaborg og Assens [Horsens] 5 Eftm.  
 Til Kjerteminde, Nyborg og Rudkjøbing [Ulvsund] 5 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Randers [Niels Brock] 6 Eftm.  
 Til Vejle, [Jyden] 6 Eftm. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Fredericia, Middelfart og Kolding [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til Stege, Masnedsund, Guldborg F. og Nykjøbing F. [Aalborg] 7 Aft.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 1 Eftm. fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til St. Petersborg [Arno] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til London [Christian IX.] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredeg.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgster\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverodde [Limfjorden] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Færøerne og Island (via Leith) [Laura] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgster, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
 Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 3 Eftm.  
 Til Helsingborg [Moskow] Eftm. fra Toldboden.  
 Til Königsberg [Moskow] Eftm. fra Toldboden.  
 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 Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
 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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Mellest.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbebjerg, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytpassagerer medtages ikke).  
 Til Stege, Kallehave og Præsto [Aalborg] 10 Aften.  
 Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytpassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Christiania [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade.  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 12 Middag.  
 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 [Hellig Olaf] 12 Middag fra Frihavnen.  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem [Riberhus] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
 Til Gøteborg [Oluf Bager] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.





**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Aalborg mek. Værksted

**P. PH. STUHR**

Telefon 489. Danmarksgade 16. Telegradr.: „STUHR“

Specialitet: Motorreparationer.

**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.

**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 Coscience, 21, Tel. 1762.  
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

**A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.**

## 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.)



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**F. C. GAMST & SØN,**

64, Vildersgade 64,

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

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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.

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

**Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos**

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

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:

Copensure

Telefon-Nr.

42

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Oktober 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## 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. Jøpse, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

## Ankere & Kjæder,

Tougværk og alle

Skibs-Inventarier

anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eff.,

St. Annæ Plads 19 & 21.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

*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,

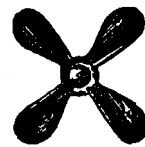
Southall, near LONDON.

## DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.

Indregistreret

Varemærke.



System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



## Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

## Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## 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.

# 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.

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler 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 Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**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 Provinnsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

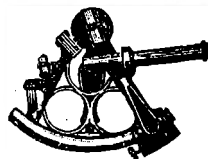
## Berg & Larsen

forhen Martin Niesson  
Skibsproviantering  
Lager af Manila- og Hamptonværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge **H. C. Lund.**

**Hud- og  
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med **CERTIFICAT.**  
90 Kr.

Preislær, Kjøbmagerg. 13.

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.*

## 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 og ved Beddingerne.



**Taylor's**

## patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water 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.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 5. Oktober 1905.

I Mandags er Rigsdagen traadt sammen til sin ordinære Samling. De Forventninger, hvormed man fra Skibsfartens Side imødeser denne, har ikke en saa bestemt Form som i Fjor, da man stod overfor Løsningen af de vigtige Spørgsmaal om Søfolks Ulykkesforsikring og om Konsulatafgiftens Ophævelse, som desværre kun blev til dens Nedsættelse. I Aar staar man mere usikker ved Overvejelsen af, om der i den kommende Rigsdags-samling vil komme til at foreligge vigtigere Sager, der vedrører Skibsfarten. Og dog er der en Sag, om hvilken man maa sige, at den bør sættes paa Rigsdagens Dagsorden i den indeværende Samling, og at det i vore Søfartskredse vil vække stor Skuffelse, om den ikke bliver det. Vi sigter hermed til Spørgsmaalet om en Revision af Lovene om Navigationsundervisningen og Sønneringen. Til Oplysning for dem, der ikke straks maatte være klare over dette Spørgsmaals nuværende Stilling, skal vi minde om, at det for Tiden er under Behandling i en Kommission — og saa kan der jo i Grunden ikke siges mere om det. Thi som Regel betyder dette her til Lands for det første, at Offentligheden ikke véd noget om, hvorledes Spørgsmaalet behandles, eller hvor langt fremskreden dets Behandling er, for det andet, at det vil vare længe, inden man igen hører noget om det. Mon Tiden dog ikke snart skulde være kommen, da det, man kalder dansk Kommissionsarbejde, bør føres ind i et andet Spor? Naar en Sag er havnet i en Kommission, saa omgives den med en Hæmmelighedsfuldhed, der ganske unddrager den Offentlighedens Opmærksomhed, og de Mænd, der sættes ind i Kommissionerne, føler sig, eller skal føle sig, som Medlemmer af et Velfærdsudvalg, der egentlig helst skulde spærres inde, for at intet skal sive ud om dets Arbejde. Til hvad Nytte er nu egentlig al denne Højtidelighed? Det hænder, at Resultatet viser sig at være saa magert, at der saamænd ingen Grund var til at spænde Forventningerne saa højt, som de bliver det ved at komme til Verden i denne strenge Afsondrethed. Og kunde det dernæst ikke tænkes, at selv de udmærkede Mænd, hvoraf Kommissionerne sammensættes, kunde have Gavn af under deres Arbejde at staa i en vis Rapport til den interesserede Offentlighed, at modtage ny Impulser fra denne og lade den til en vis Grad være vejledende for Kommissionens Arbejde. I hvert Fald paa Kommissioner, der arbejder for saa begrænsede Opgaver som dem, der forefalder indenfor Søfartens Omraade, maa denne Betragtning kunne finde Anvendelse. I England er det et væsentligt Led af de nedsatte Kommissioners Arbejde gennem indgaaende „Forhør“ af Personer, der er interesserede i den foreliggende Sag eller har særlig Indsigt i denne, at skaffe sig et paalideligt Billede af Opinionen, et alsidigt Materiale til Sagens Løsning, og gennem disse „Forhør“, der ofte foregaar offentligt og ofte refereres i Pressen, faar Publikum et vist Indblik i Arbejdets Gang, og Kommissionen kommer i en vis Forbindelse med Offentligheden. Det vilde vistnok virke forfriskende i mange danske Kommissioner, om de paa denne eller anden Vis arbejdede lidt mere for aabne Døre. De vilde da blandt andet faa et Indtryk af, at den i adskillige Kommissioner tilsyneladende gængse Opfattelse, at det betyder ikke saa meget, om man bliver færdig lidt før eller lidt senere, ikke altid er Offentlighedens.

Vi tror nu netop, at der i vor Søfartsverden er ved at danne sig en Mening om, at det hastur med Revisionen af de Love, vi har nævnt ovenfor. Og denne Mening er tilvisse berettiget. Den Kommission, der nu behandler Lovene om Navigations- og Maskinistundervisningen, blev nedsat d. 11. Januar 1904 og har saaledes nu arbejdet i c.  $1\frac{3}{4}$  Aar. Kommissionens Opgave var for saa vidt vanskelig, som vel sagtens en Del hincanden modstaaende Anskuelser maatte brydes, inden Resultaterne kunde begynde at forme sig. Men syv Fjerdingaar er en lang Tid, og vi nærer ikke Betænkelighed ved at udtale, at den dog ret begrænsede Opgave, der forelaa for Kommissionen, maatte kunne være løst i dette Tidsrum. Kommissionen maa jo vide, at dens Arbejde kun betegner et enkelt Led af det hele Arbejde, som Sagens Løsning kræver, at der er gaaet et vist Arbejde forud og maa følge et vist efter. Og et saadant enkelt Led maa ikke være mange Aar om at komme til Verden, hvis Sagen ikke skal forsinkes i en saadan Grad, at den truer med at forsumpe.

Men selv om man nu vil mene — hvad vi ganske vist ikke mener — at Spørgsmaalet om vor Navigations- og Maskinistundervisnings Ordning er af den Beskaffenhed, at man kan drøfte det i Aarevis i en Kommission, uden at berettigede Interesser lider herunder, saa er der et andet Hensyn, der maatte tilskynde den nedsatte Kommission til at fremme det saa hurtigt som paa nogen Maade muligt, nemlig Hensynet til Sønneringslovens Revision, der af mange Grunde har maattet udskydes til Kommissionens Betænkning foreligger. Thi Sønneringslovens Revision er — hvad efter det foreliggende ikke synes at staa klart for alle Kommissionens Medlemmer — en Foranstaltning af en saa paatrængende nødvendig Natur, at den ikke taaler at opsættes en Dag længere end strengt nødvendigt. Vi har for nylig her i Bladet fremdraget nogle af Grundene hertil og skal her kort gentage dem og nævne enkelte andre. Det er nu omtrent syv Aar siden, at man fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Side tog Initiativet til at faa indført Synsprøver for alle, der vil til Søs; der er siden talt og skrevet nok om Sagen, uden at den er bragt til en Løsning. Skibsrederne har forlængst ønsket fastsat Regler for det Arbejde, der kan forlanges af Matroser og Letmatroser, for at modvirke den stadige Nedgang af Skibsbesætningernes Kvalitet, og det vides, at dette Ønske, hvad der er ganske naturligt, deles af dem blandt Søfolkene, der ønsker at holde deres Stand fri for de fremmede og skadelige Elementer, der under de nuværende Forhold i stigende Antal trænger ind i den og fordærver den. Og endelig har man fra Skibsfartens Side igennem flere Aar fremsat Kravet om Indførelse af Lægetilsyn, Syns- og Høreprøver for Besætningerne. Det er altsammen Foranstaltninger, der uden Vanskelighed maa kunne gennemføres, fordi man fra alle Sider indenfor Skibsfarten er lige interesserede i deres Gennemførelse. Hvor uforsvarligt er det da ikke, at Aar gaar efter Aar uden at det sker! Medens vi har set Arbejdet for Tuberkulosens Bekæmpelse gaa fremad med Kæmpeskridt paa Landjorden, er der ikke rørt en Finger for at raade Bod paa de Forhold, under hvilke den uhindret kan brede sig i Skibenes Folkelukafer. Allerede har én Kommission igennem flere Aar gransket Sønneringsloven, uden at den bragte den et Skridt nærmere til



Revisionen, og nu venter vi paa en anden Kommission for at faa paabegyndt denne! Men under disse Forhold er det virkelig paa Tide at minde om, at nu maa der handles hurtigt. Det vil være ganske uforsvarligt at lade endnu en Rigsdagssamling hengaa uden at forsøge paa at faa de nødvendige Ændringer foretagne i Sø-næringsloven. Vi haaber med Sikkerhed, at Rege- ringen har Forstaaelsen heraf, og er det, hvad vi an- tager, nødvendigt, at den nuværende Kommission afgiver Betænkning forinden de fornødne Skridt foretages, saa maa Kommissionen nu fremlægge Resultatet af sit snart toaarige Arbejde.

Vi véd, at Skibsfartens Repræsentanter i Kommis- sionen, allerede da denne i sin Tid nedsattes, havde en levende Følelse af Nødvendigheden af de her omtalte Opgavers snarlige Løsning. De har derfor sikkert gjort og vil ogsaa fremtidig gøre, hvad de formaar, for at til- vejebringe den Afslutning af Arbejdet, der stærkere og stærkere paakræves. Vi haaber, at deres Opfattelse herom deles af alle Kommissionens Medlemmer. Vi har i hvert Fald villet give Udtryk for den alvorlige Mis- stemning, det vil fremkalde indenfor Skibsfarten, om man ikke heller i denne Rigsdagssamling skal se Sagen bragt frem for Lovgivningsmagten. I Øjeblikket virkede det maaske i sin Tid tilfredsstillende at høre, at denne Sag var „gaaet i Kommission“ — men i Længden gør det det absolut ikke.

Board of Trade har i disse Dage udsendt den aar- lige Statistik over Tab af Menneskeliv i britiske Skibe i 1904. Statistiken omhandler kun søgaaende Skibe, ikke Fiske- og Lystfartøjer. Tabet af Menneske- liv var 1 af 277 af de om Bord beskæftigede Personer. I 1903 var Forholdet 1 af 233, i 1902 1 af 247. I Begyndelsen af Halvfemserne var de tilsvarende Tal imidlertid omtrent 1 og 130, saaledes at Tabene nu er betydelig mindre end den Gang. De angivne Tal gælder baade Damp- og Sejlskibe. Tager man i Statistiken for 1904 hver Gruppe Skibe for sig, viser det sig for Sejlskibenes Vedkommende, at 1 af hver 100 Personer mistede Livet ved Drukning eller Forlis, medens de til- svarende Tal for Dampskibene er 1 af 389. Som Re- sultat af Statistiken for en længere Aarrække fremhæver „Sh. Gaz.“, at Sikkerheden for Menneskeliv i Damp- skibe er stadig tiltagende, og at Risikoen i Sejlskibe er knap saa stor som tidligere. Det samlede Antal Menne- skeliv, der gik tabt i britiske Skibe i 1904, var 1,068 mod 1,239 i 1903 og 1,918 i 1891. Statistiken paa dette Omraade maa nødvendig udvise Svingninger, men det er med Tilfredsstillelse, man ser konstateret, at Be- vægelsen i en saa lang Aarrække er gaaet i den rigtige Retning. Dette vil den forhaabentlig vedblive med, men de Tab, Søen kræver, er jo desværre varierende, hvad der end fra Menneskers Side gøres for at hindre Sø- ulykkerne.

Sprængningen af Dampskibet Chatham, der var sunket i Suez-Kanalen, og som fandt Sted Torsdag i afvigte Uge, er over hele Verden bleven fulgt med megen Interesse. I Skibet, der var lastet med Dynamit, udbrød Ild, medens det passerede Kanalen, og det blev da boret i Sænk. Fra flere Sider har man frygtet, at Spræng- ningen vilde foraarsage saa store Ødelæggelser, at Kanalen for længere Tid vilde blive spærret. Denne Frygt har dog heldigvis vist sig at være overdreven. Ved Eks-

plosionen hævede sig en 2,000 Fod høj Vandsøjle op i Luften, bredte sig og sank atter sammen. Kanalens Brædder dækkedes i 300 Meters Udstrækning med Sand og Skibsdele, af den østlige Bred blev 600 Meter øde- lagt, medens den vestlige Bred, Jærnbanen og Fersk- vandskanalen blev ubeskadigede. Kanalen ventes ud- bedret i Løbet af omtrent en Uge. Skibet ødelagdes kun delvis, men det antages, at Resterne kan skaffes bort uden yderligere Fare. Under Skibet frembragtes et 110 Fod (engl.) dybt Hul.

„Sh. Gaz.“ minder om, at Suez-Kanalen aarlig pas- seres af Skibe, der repræsenterer 18 Mill. Tons Brutto, og tager heraf Anledning til at spørge, om det ikke er for stor en Risiko, at denne enorme Trafik udsættes for Stansninger ved Begivenheder som denne, og om Tiden ikke er kommen, da man bør tage Spørgsmaalet om en ny Kanal ved Siden af den bestaaende under Over- vejelse.

Dampskibsselskabet Gorm har indbudt til Teg- ning af 722,000 Kr. ny Aktier. Selskabet agter herfor, i Henhold til tidligere given Bemyndigelse, at udvide sin Flaade med 2 ny Skibe.

Dpsk. „Nicolai II“, Kaptajn Lissner, er indkom- men hertil med to norske Sømand af en engelsk Fiske- skonnerts Besætning. De blev optagne paa Atlanterhavet, hvor de havde tilbragt 5 Dage i en aaben Baad og med et Forraad, der kun bestod af  $\frac{1}{2}$  Flaske Vand. De var kommet bort fra Fiskeskonnerten, medens de i Taage var ude at sætte Kroge.

En af Gøteborgs bekendte og ansete Skibsredere, Hr. Axel Brostrøm, er afgaaet ved Døden. Han var sammen med sin Søn, Hr. Dan. Brostrøm, Indehaver af Firmaet Axel Brostrøm & Søn.

## Finansloven og Skibsfarten.

I Folketinget forelagde Finansministeren d. 3. ds. Finanslovsforslaget for det kommende Finansaar. Vi ud- drager de Punkter af det, der har Interesse for Skibs- farten.

Statens Indtægt af Konsulatafgiften anslaaes til 172,000 Kr. I Statsregnskabet for sidste Finansaar er den opført med 352,692 Kr., herefter vil den foretagne Nedsættelse i Afgiften beløbe sig til 180,692 Kr. Den samlede Udgift til Konsulatvæsenet anslaaes til 322,000 Kr., heraf 20,000 Kr. til Søfolks Hjemsendelse.

Udgifterne til Navigationsvæsenet er nu, efter at dette er henlagt til Indenrigsministeriet, opførte paa dettes Budget. De er omtrent de samme som i Fjor, nemlig 86,000 Kr., hvoraf Tilskudet til de godkendte Navigationssskoler udgør 25,500 Kr. Der foreslaas be- vilget 1,200 Kr. for at kunne afkøbe Arvingerne efter afdøde Kommandør R. W. Bauer en af denne udar- bejdet Oversigt over Navigationsvæsenets Udvikling fra de ældste Tider samt Statistik vedrørende Navigations- eksaminerne med fuldstændigt Register over de aflagte Eksaminer siden 1837. Til Fortsættelse af denne Stati- stik foreslaas yderligere bevilget 200 Kr.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed foreslaas 2,000 Kr. Indenrigsministeriet udtaler herom i Anmærkningerne: „Tilskudet, der i de sidste 3 Finansaar har udgjort 1,000 Kr. aarlig, foreslaas forhøjet til 2,000 Kr. Idet man vedlægger et Eksempplar af Fællesrepræsentationens sidste Aarsberetning, hvoraf vil ses, at Repræsentationen omfatter alle de større Foreninger paa Søfartens Omraade, saavel Rederiforeningerne som Skibsførernes Foreninger, Maskinmestrenes Forening og Sømandsforeninger, skal man særlig fremhæve, at man i de senere Aar i stedse stigende Omfang har afæsket Repræsentationen Erklæringer over Sager vedrørende Søvæsenet, og at Repræsentationen stedse med stor Redebonhed har bistaaet Indenrigsministeriet, naar dette henvendte sig til den. Naar hertil kommer, at de i Repræsentationen indmeldte Foreninger, hvis samlede Kontingent udgør c. 2,700 Kr., i større og større Omfang lægger Beslag paa Repræsentationens Arbejdskraft, skønnes der at være god Grund til at yde Repræsentationen det foreslaaede forhøjede Tilskud.“

Til den ifølge Loven om Søfolks Ulykkesforsikring oprettede Afdeling af Arbejderforsikrings-Raadet foreslaas kalkulatorisk 2,500 Kr.

Under Lodsvæsenet foreslaas til et Udkigshus ved Holtser Hage under Vejle Lodseri 650 Kr. Et saadant vil lette Lodsernes Gerning og være en betydelig Fordel for Skibsfarten, idet Lodserne herfra kan holde et effektivt Udkig efter de lodssøgende Skibe.

Paa Fyrvæsenets Budget foreslaas til Forandring af Tunø Fyr til Vinkelfyr og til Anlæg af et Fyr paa Tunø-Røn 17,000 Kr. Det hedder herom i Anmærkningerne, at der fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening foreligger et Par Andragender om, at Tunø Fyr maa blive forandret til Vinkelfyr og forstærket, og da Fyret er meget svagt, og dets Forandring til Vinkelfyr vil lette Sejladsen meget betydeligt, saavel Vest om Samsø som Vest om Meil-Flak, anbefales det, at Forandringen udføres, samtidig med at der anbringes et lille, stedse brændende Fyr paa Tunø-Røn. — Til et Taagesignal ved Knudshoved foreslaas 5,000 Kr. Dette Taagesignal er et Led i de Anlæg, der tænkes udførte for at gøre det muligt at passere Store Bælt i tykt og taaget Vejr. Man har tænkt sig at kunne nøjes med en mekanisk dreven Taageklokke paa Knudshoved Molen, idet Farvandet her er saaledes, at man kan søge klods ind til Molen og derved have al Udsigt til at høre dette forholdsvis svage Taagesignal. — Til et Fyrskib ved Østre-Flak, Kattegat, foreslaas som første Udgift 71,800 Kr. Naar Fyrbaaken ved Kobbergrund er færdig, er det Mening at inddrage Fyrskibsstationen her og udlægge et Fyrskib med Taagesignal ved Østre-Flak i Kattegat Østerrende, hvilket i høj Grad vil lette Sejladsen i Kattegats østlige Del. Det Fyrskib, som nu ligger ved Kobbergrund, egner sig imidlertid af flere Grunde (det er bygget 1851) ikke til Udlægning paa den ny Station. — Til en Lys- og Fløjtetønde i Slugen foreslaas 11,000 Kr. Dette Forslag er fremsat af Hensyn til det stærkt voksende Kutterfiskeri Nord for Horns Rev med Esbjerg som Udgangspunkt, og fordi nogle Skibe i den forløbne Sommer er grundstødte her.

Under Vagervæsenet er til Opførelse af en Baake ved Løgstør foreslaaet 2,500 Kr., til en Klokketønde til Afmærkning af Indsejlingen til Odense Fjord 2,500 Kr. og til en ny Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande 1,100 Kr. — Af Hensyn til den mindre Skibsfart foreslaas udsat en Rispræk paa Sydsiden af Grunden „Stenknuderne“ ved Læsø.

Som Tilskud til Driften af et Telegrafkabel mellem Shetlandsøerne, Færøerne og Island foreslaas 54,000 Kr.

Til en Lysbøje ved Topsand foreslaas, til Belysning af Farvandet mellem Graadyb og Hjærtning, 6,750 Kr.

## Kaptajn L. A. Ødbergsen,



hvis Billede vi her bringer, kan i Morgen fejre sit 25 Aars Jubilæum i det østbornholmske Dampskibsselskabs Tjeneste. Kaptajn Ødbergsen er født 1855 i Nexø og kom til Søen i 1869. Han sejlede indtil 1876 i forskellige københavnske Sejlskibe, hvorefter han tog Styrmands-eksamen. Han var derefter indtil 1880 Styrmand i Sejlskibe. I dette Aar traadte Kaptajn Ødbergsen ind i det østbornholmske Dampskibsselskab som Styrmand i Dampskibet „Erna“, hvis Fører han blev i 1885. Senere har han ført „M. Davidsen“ og fik i 1899 „Hammershus“, som han nu fører.

Kaptajn Ødbergsen har i sin lange Virksomhed i Selskabets Tjeneste vundet sig mange Venner. I Nexø arrangeres der, som vi erfarer, i disse Dage en Fest til Ære for ham.

## The Batic and White Sea Conference.

„Sh. Gaz.“ skriver d. 30. f. M.:

Paa dette Tidspunkt af Østersøsesonen og med de Erfaringer, den har givet, kan det ikke modsiges, at Konferencen har haft en meget gunstig Indflydelse paa de hjemgaaende Fragter. Men hvis det er nødvendigt at godtgøre dette, er vi i Besiddelse af bestemte Fakta og Tal, som vi har modtaget fra et vel kendt Skibsrederfirma, der har taget fremragende Del i Konferencebevægelsen. Dette Firmas Skibe er hovedsagelig engagerede i Østersøfarten, og vi kan med det som Kilde

konstatere, at af 26 Trælastladninger, repræsenterende over 20,000 Standards, er 17 blevne sluttede fra 3 d. til 3 sh. pr. Standard over Konferencens Minimums Rater. Til West Hartlepool opnaaedes Forøgelse af 2 sh. pr. Standard, til en skotsk Østkysthavn 3 sh. og til Holland 3 sh. 4 d. pr. Tylt. Kun i 9 af de 26 Tilfælde er Minimums Raterne blevne akcepterede, og ingen af Firmaets Dampere er sluttet under Konference Raterne siden disse fastsattes. Dersom andre Firmaers Erfaringer er de samme — og der er ikke Grund til at antage andet — vil dette Aars Østersøseson ikke blive saa daarlig for Skibsfarten.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Luftrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Luftryksforskellen og med den Vindstyrken tiltager betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Brd.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNW., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guniea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny-Skotland og den nordlige Del af De forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolines Kyst forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; „Northers“ er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er sammenlignet med September rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke, og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der samtidig indtræder svær Dønning af SØ. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlige høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt.

Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Brd. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der i September ingen Ismeldinger indtruffet fra Belle-Isle Strædet, hvoraf man dog ikke uden Forbehold tør slutte, at enhver Isfare er forsvundet fra nu af og til Skibsfartens Slutning i November. Fra New Foundlands Bankerne foreligger der kun en Ismelding af 1. September om et enkelt Isbjerg.

Middelhavet. I Oktober tiltager Gennemsnits Vindstyrken i betydelig Grad; navnlig paa Strækningen mellem Barcelona og Marseille maa man regne med hyppige og stormende Vinde fra Retninger mellem NV. og N. I det tyrrenske Hav og Farvandene omkring Malta er Vindretningerne yderst foranderlige, men jo længere man derefter kommer mod Øst, desto fastere holder Vinden sig i den nordvestlige Kvadrant; udfor Nilmundingen er NØ. Vinde endog overvejende.

## Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger har der været fragtet livligt i den forløbne Uge, men medens Kulfragterne og andre Fragter udefter fremdeles viser en betydelig Fashed, har det i enkelte af de hjemgaaende Markeder været vanskeligt at opretholde de sidst betalte Rater. Dette gælder særlig for La Platas og Sortehavets Vedkommende, og pr. ultimo Oktober og senere kan i Øjeblikket ikke betinges det samme, som betaltes for en Uge siden. Muligvis kommer disse Markeder sig dog igen, da Rederne gennemgaaende er fast stemte for Tiden og ikke smider deres Baade bort for den første den bedste Fragt, der bydes, thi det synes, som om der er Bedring over det hele, og heldigvis er de fleste Redere optimistisk anlagte saa snart det begynder at gaa lidt opad. Faktum er, at det er rigeligere med Laster de fleste Steder, og at Forholdene for Skibsfarten i det hele taget ser mere opmuntrende ud og indeholder langt flere Muligheder end de i lange Tider har gjort. Selv om det ikke er store Fragter, der gennemgaaende betales nu, saa kan der dog arbejdes med Fortjeneste, og det kan godt se ud til, at Rederne nu er over det værste, og at Trængselens vanskelige Periode er overstaet. Det er navnlig glædeligt at se, at Nordamerika har Brug for en ikke ringe Del Tonnage, og da netop dette Marked i tidligere Opgangsperioder har været det toneangivende og det, hvorfra Stigningen er udgaaet, ligger det ingenlunde fjernt, at vi med dette som Basis vil kunne faa et endnu bedre Fragtmarked at se, naar andre ledende Markeder ogsaa begynder at absorbere Tonnage efter forøget Maalestok.

Det østlige Marked har vist en lille Smule mere Liv i sidste Uge, men Raterne er ikke undergaaede væsentlige Forandringer. Bombay har sluttet nogle Oktober Baade til 12/6 udsøgt Havn, medens der fra Kurrachee kan faas 13/6. Calcutta har fragtet til 18/9 Jute Dundee pr. Oktober, 19/ Hamburg. Endvidere placeres en Del Baade for Kul i lokal Fart. Rispladserne slutter kun lidt; 19/7½ betaltes sidst fra Rangoon til Levanten, 22/6 Rio Janeiro. For Kul fra Japan ligger Markedet lidt bedre, og 1½ à 1¾ Dollars vil antagelig nu kunne betinges fra Moji til Singapore.

Sortehavet etc. er lidt lavere undtagen for ganske prompt Lastning. Rumænien, Bulgarien og Azoff har

taget en ikke ringe Mængde Tonnage, hvorimod de russiske Sortehavshavne fremdeles holder sig temmelig livløse, da Varer kun fremkommer meget sparsomt. Der er nok af Korn oppe i Landet, men det er næsten ikke muligt at faa det ned til Udskibningspladserne paa Grund af Waggonmangel. Fra Sulina sluttedes der sidst til 11/4½ til 11/9 udsøgt Havn for større Baade, 12/6 N. C. for mindre. pr. 1/15. Oktober. Derimod er der pr. November sluttet til 9/6 L. H. A. R. Fra Azoff faas nu næppe over 12/ til 12/3 udsøgt Havn, 12/9 Hamburg pr. Oktober. En 6,000 Tons Damper pr. 15/25. Oktober erholdt 13/3 Taganrog/Bergen. Fra Donauen betaltes 13/ til 13/6 L. H. A. R. pr. Oktober, 12/3 pr. 1/25 November, endvidere 14/ til Havn mellem Bergen og Kristiania pr. 1/15. November.

Middelhavet har fragtet noget livligere, og Markedet ligger fast. Fra Smyrna er betalt 12/ London eller Hull, 12/6 Antwerpen. Aleksandria noterer 8/6 til 9/ Bomuldsfrø til London. For Erts betaltes bl. a. 9/9 Grækenland/Maryport, 7/9 Arzew/Middlesbro, 7/ Hornillo/Middlesbro. Der noteres 15/ for Esparto fra Oran til Aberdeen, 8/6 Salt fra Almeria til Yarmouth, 12/6 Svovl Sicilien (én Plads) til Riga. For Erts fra Bilbao sluttedes en Mængde Baade til 4/6 Cardiff, 4/9 Newport, 5/4½ Tyne Dock, 5/6 Middlesbro eller West Hartlepool.

Nordamerika er et fast Marked, og der noteres mange Laster. Korn-tonnage er sluttet helt op til Marts Maaned, og fra nordlig Atlanterhavshavn er gentaget 1/9 til 1/10½ Havre, 2/3 til 2/6 tungt Korn til udsøgt Havn, 2/6 til 2/7½ Danmark, 2/10½ Marseille, 3/ Cork f. O. Petroleumsfragterne er lidt bedre paa Basis af 21½ Cents til Hongkong, 22½ Japan eller Shanghai. For Deals fra de kanadiske Havne ligger Markedet særdeles fast, og 42/6 betaltes pr. prompt fra St. John til Englands Vestkyst (fuld Dækslast), medens der fra Miranichi antagelig kan faas 50/. Bomulds-laster er rigeligere fremme, og 28/9 til 30/ kan faas fra Savannah til Liverpool, Havre eller Bremen, 25/ til 27/6 fra Wilmington pr. Oktober. Tømmerfragter fra Golfen er højere, og der sluttedes til en hollandsk og en engelsk Havn til 85/ til 88/9, medens der til Rosario betaltes 100/ til 105/, de højeste Rater pr. Oktober, de lavere pr. November. For Netto Charter kan faas 11/6 til 12/ U. K. pr. November/Januar, 13/ én, 13/6 to danske Havne, hvortil der forøvrigt er sluttet flere Baade. For Baade i Timecharter er Begæret ganske godt, og 3/6 faas med Lethed for store Baade, Levering og Tilbagelevering i U. S.

La Plata Markedet er fremdeles meget stille, til Dels paa Grund af Strejken paa de øvre Flodpladser. Sidst betalte Rate er 12/9 fra Buenos Ayres, 13/6 fra Bahia Blanca for større Baade til U. K. eller Kontinentet, prompt Lastning.

Østersømarkedet ligger temmelig stille for Aarstiden, og dette gælder i Særdeleshed de russiske og tyske Havne. Kornlaster er overalt knappe, men det kan næppe vare saa længe, inden saadanne vil komme i Markedet, ligeledes Hør fra Riga. Petersborg noterer kun 1 sh. Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/1½ Hamburg, Emden, Antwerpen, Dunkirk. Riga har næsten intet andet end Træ at byde paa, og det kniber svært at gennemføre Konference Rater. I mange Tilfælde har der været akcepteret under, og bedre bliver Forholdene næppe, naar nu de mange Dampere, som skal dertil med Kul, søger udgaaende Fragt derfra. Libau er stille paa Basis af 11¼ d. Havrebasis London eller Rotterdam, Rm. 6 til 6½ pr. 1,000 Kilos Havre til Hamburg eller Bremen. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Leith, 1/4½ Antwerpen, men kun mindre Baade kan placeres. Sleeperslaster fra Danzig og Memel er kun sparsomt i Markedet, og Raterne holder sig omkring 5/9 til 6/ til London eller Østkysten. Fra de svenske og finske Træpladser noteres der fremdeles ikke saa faa Laster, men da der paa den anden Side ingen Mangel er paa Tonnage, har Befragterne ingen Vanskeligheder

ved at dække sig til Fragter, som kun i sjældneste Tilfælde er over Konference Raterne.

Kulfragterne er næsten i alle Retninger faste, og navnlig ad Østersøen til (hovedsagelig Rusland) er Markedet særdeles aktivt. Til Kronstadt betales der omkring 5/ for prompt Tonnage fra Østkysten, ja op til 5/3 er der sluttet til, og noget lignende kan faas til Riga og Libau. Iøvrigt er der fra Østkysten sluttet til 4/9 Swinemünde, 5/3 Stettin, 5/6 Rostock (1,000 Tons), 4/6 Neufahrwasser, 4/6 til 5/ god dansk Havn (1,000/1,800 Tons), 5/ til 5/1½ Nakskov (900 Tons), 5/3 til 5/6 Reval, 6/6 til 6/9 Barcelona, 6/ Marseille, 5/9 Aleksandria. Ogsaa Cardiff har fragtet livligt, og til Kronstadt betaltes op til 7/6, men dette kan ikke gentages, og 7/ er nu det højst opnaelige til denne Havn. Ellers har der været sluttet til 4/9 Lissabon, 5/9 Sevilla, Frs. 6¾ Marseille, 5/9 til 5/10½ Genua, 6/ Catania, 5/6 Aleksandria, 5/ Konstantinopel, 5/ Port Said, 6 til 6/3 Madeira eller Las Palmas, 11/6 til 12/ River Plate, 13/ Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet. Der noteres: Sundsvall/Lübeck 20 til 21 Mark, Hernøsand/Stettin 22 til 23 Mark, Jacobstad/Kiel 23 til 24 Mark, Hernøsand/London, Aberdeen Splitved 28/ til 29/, Schwarzenhütten Stav 27 til 28 Mark.

ab Memel staaer Træfragterne ret fast. Der noteres saaledes til Rostock 21 til 22 Mark, Eckernförde 23 Mark, Bremen 25 til 26 Mark, alt pr. Std., samt Havre til Danmark, Sundhavn 6½ Mark pr. Ton.

ab Königsberg bliver Fragtmarkedet bedre næsten for hver Uge. Der noteres nu 14 til 15 Mark Rugbasis Danmark, Svørrig, og til Østkyst England 1/9 Kanalen, 2/ Hvedebasis.

ab Danzig er det absolut ogsaa bedre, idet der nu noteres 6 Mark for Oljekager til Danmark, Sydsverrig, og der søges ikke faa Skibe; endvidere til Tyne Bjælker 7/6 pr. load.

ab Stolpmünde er sluttet Rug til Danmark, Sydsvørrig til 3½ Mark; ellers intet derfra.

ab Rügenwalde er sluttet 4 Mark ligeledes for Rug; fra denne Plads lader det til, at der skal blive lidt at gøre.

ab Stettin blev sluttet Oljekager til Sydsverrig og Danmark til 3½ og 4 Mark.

ab Hamburg er det atter lidt flovere; dog sluttet der til c. 5 til 5½ Mark for Korn til danske Havne.

ab Kjøbenhavn. Et Par enkelte Skibe opnaede ret gode Fragter, saaledes 18 Øre for Bomuldsfrøkager til Kolding og 16 Øre for Bomuldsfrømel til Nakskov; ellers blev sluttet Solsikkekager til Nakskov 13 Øre, Majs til Aarhus 13 Øre, og til Svaneke Oljekager 13 Øre.

ab danske Provinshavne er atter sluttet Byg til Hamburg 2½ Mark; der udbydes Byg til Ghent, ligesom Sukkersejladser til Kjøbenhavn fra Bandholm og Stege er begyndt; Fragten er som sædvanlig 22 Øre pr. Sæk.

ab Lysekil er det vedblivende ret livligt; der sluttet for Gadesten til Stolpmünde, Danzig, Stettin, Kiel til 4¾ Mark.

## Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin 1905 har Skolen indstillet: til den almindelige Styrmandseksamen 4 Elever, hvoraf 3 bestod. Til 2den Afdeling 6 i Navigation, 4 i Geografi og Vejrlære, 6 i Engelsk og 6 i Søret og Handelsvidenskab. Alle bestod.

3-m. Skonnert Maagen af Lundborg, Kaptajn P. Jensen, har paa sin Rejse fra St. Petersborg under 22. ds., med Falsterbo Fyrskib i V.  $\frac{1}{2}$  S. og Falsterbo Fyrtaarn i Nord, paa c.  $5\frac{1}{2}$  Favne Vand stødt paa en Genstand, formentlig Vraget af en Dampner eller Sejler.

### Ugens Havarier.

Elisabeth, Skonnert af Libau, indkom hertil den 26. f. M. paa Rejsen fra Faxe til Libau med brækket Spryd og ovenbords Skade, efter at have været i Kollision udfor Ystad med Skonnert „Nordenskjöld“ af Halmstad. „Nordenskjöld“ fik ogsaa en Del Skader og gik for Anker paa Helsingborgs Red, senere fortsatte det til Halmstad for Reparation.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har den 23. f. M. ved Norderney været i Kollision med en Fiskerbaad og faaet nogen Skade om Bagbord.

Ami, 3-m. Skonnert af Marstal, er ved Korsør bleven paasejlet af Bjærgningsdamperen „Skandinavien“ og har faaet Skanseklædningen om Bagbord beskadiget samt en Baad trykket i Stykker.

Caroline, Skonnert af Frederikshavn, er paa Rejsen fra Strömstad til Lübeck sprunget læk og har, med uklare Pumper, maattet søge ind til Frederikshavn for at reparere.

Besine, Skonnert af Faaborg, er den 2. ds. paa Rejsen fra Skive til Lysekil i Ballast kommen paa Grund paa Stensnæs. Bragt flot og indbugseret til Frederikshavn.

Anna, Brig af Brevig, er paa Rejsen fra England til Skien med en Ladning Kul bleven forladt i synkefærdig Tilstand. Besætningen, 6 Mand, bjærgedes om Bord i Dpsk. Dago af Hull, der landsatte dem i Helsingør.

Niord, Dpsk. af Gøteborg, har Lørdag Aften udfor Hveen været i Kollision med Dampskibet Robert af Stockholm; Robert sank omtrent øjeblikkelig og 20 Mennesker druknede, kun Tømmermanden reddedes om Bord i Niord. Robert var ladet med Svovlkis fra Huelva til Stettin, Niord kom fra Malmø bestemt til Gøteborg og styrede efter at have passeret Hveens østre Fyr mod Lappegrundens Fyrskib. Styrmanden havde Vagt paa Broen, da Ulykken skete. Robert ramtes af Niords Stævne, omtrent midtskibs om Bagbord. Niord fik ved Kollisionen hele Stævnen knust.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Den 30. f. M. foretoges Prøvetur i Sundet med Damperen Kronprinsessan Victoria, bygget af Burmeister & Wain for Regning Rederiaktiebolaget Nordstjernan i Stockholm. Skibet opnaaede en Fart af 13 Knob og et betydeligt ringere Kulforbrug end stipuleret. Prøven faldt ogsaa forøvrigt i alle Maader gunstigt ud, og Skibet afgaar nu til Stockholm for at begynde sin regelmæssige Fart Skandinavien—La Plata, hvilken Fart subventioneres af den svenske Regering med 80,000 Kr. om Aaret. Skibet er, trods Forsinkelser i Materialleveringen, forarsagede af den westfalske Kulstrejke m. m., dog præsteret færdigt henvend 2 Uger før den kontraktmæssige Leveringstid, og Søsterskibet Prinsessan Ingeborg, paa hvilket der nu arbejdes af al Kraft, ventes, hvis ikke aldeles uforudsete Hindringer indtræffer, at blive leveret mindst en Maaned hurtigere end kontraktlig bestemt.

Østasiatisk Kompagni har købt norsk Dpsk. Mont-blanc for 25,000 Lst. Skibet maaler 6,000 Tons.

Jagt Gabrielle af Marstal er af Skibsf. Henriksen solgt til Sønderborg for 4,300 Mk.

Med den ny Turbinedampner „Princess Elisabeth“, der nu er i Fart i Ruten Ostende—Dover, er for nylig foretaget Prøveture, der, ifølge „Hamb. Børsenh.“, har givet overraskende gode Resultater. Damperen naaede en Gennemsnits-

fart af 24 Knob og satte hermed en Rekord for alle i Øjeblikket i Fart værende Passagerdamperer; ved sin overordentlige Bevægelighed og rolige Gang overgik den de største Forventninger. Damperen, der er bygget paa Cocherill-Værftet i Hoboken ved Antwerpen, er 104,85 Meter lang og 12,20 Meter bred. Den har 3 Dampurbiner af Parsons System, som i Forening med 8 Dampkedler udvikler 10,000 H. K. Hver af de tre Turbiner driver en selvstændig Akse og en Skruer. Skibet har 4 Dæk; de to øverste er for første Klasses Passagerer, paa det øverste findes Styrerum, Kaptajnens Kahyt og Rum til Marconi-Telegraf. Der findes 6 større og 2 mindre Redningsbaade. Skibets Besætning bliver c. 70 Mand, og det skal kunne befordre ialt c. 1,000 Personer.

Sydfynske Dampskibsselskab agter, ifølge Svendb. Amtst., med det første at anskaffe to ny Dampere, noget større end Selskabets Dampner „A. L. B.“ Den ene, der ligger i Holland, skal hedde „Brockenhuus Schlack.“

Østasiatisk Kompagni har købt Union Castle Linjen's Dampner „Arundal Castle“, der har været i Fart paa Sydafrika. Skibet maaler 4,588 Brutto, 2,878 Netto Reg-Tons og er bygget 1894 i Glasgow.

Der er afholdt en i allo Henseender tilfredsstillende Prøvetur med den paa Flensborg Skibsværft nybyggede Dampner „Rom“, tilhørende Hr. Rob. M. Sloman jun. i Hamburg. Skibet, der er bygget til Fragt- og Passagerfart, har følgende Dimensioner: 284'; 273' 6"; 39'; Dybg. 24' 9", og laster c. 3,000 Tons. Det er bygget til Germ. Lloyd 100 A/4 L. og har Tregangs Ekspansionsmaskine af 1,000 ind. H. K., dets Fart er 10 Knob.

Rederiet H. C. Horn, Slesvig, har hos Flensborg Skibsværft bestilt to Fragtdampere med Lastevæne henholdsvis 5,400 og 5,750 Tons. De skal leveres 15. August og 15. September 1906.

„Sh. Gaz.“ meddeler, at Firmaet W. Runciman & Co. i Newcastle har kontraheret med Doxford & Sons i Sunderland om Bygning af en Turretdampner af ny Type, idet Rummet vil blive helt fri for Bjælker og Støtter, saa at det fuldstændig kan anvendes til Last. Skibet faar en Bærevæne af 6,350 Tons d. V. med et Dybgaaende af 21 Fod. Det bygges særlig med Trælastfarten for Øje.

## 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 3. Oktober.)  
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 25. Septbr. — Alexandra, Thomsen, passerede Dunnethead 26. September for Kristiania, Boston. — Algarve, Borries, afg. fra Dartmouth 30. Septbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 22. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersborg 26. September. — Antwerpen, Madsen, afg. fra Antwerpen 1. Oktbr. — Arkansas, Petersen, ank. til Kristiania 1. Oktbr. — Arno, Strubberg, afg. fra Reval 1. Oktbr. — Axelhus, Skov, ank. hertil 1. Oktbr. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. herfra 30. Septbr. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 30. Septbr. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 3. Oktbr. — Christian IX, J. Wiencke, passerede Brunsbüttel 30. Septbr. for her, London. — Dagmar, Larsen, ank. til Bordeaux 21. Septbr. — Douro, Mortensen, ank.



til Riga 30. Septbr. — Ella afgik herfra 30. September. — Florida, Ørum, ankom hertil 21. Septbr. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 1. Oktbr. — Garonne, Kromann, ank. til Havre 2. Oktober. — Georgios I, Sørensen, ankom til Cartagena 24. Septbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Messina 1. Oktober. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Namsos 21. Septbr. til Island. — Kasan, Hansen, afgik fra Dunkerque 1. Oktbr. — Kentucky, Staal, ankom til New York 2. September. — Kiew, Meldahl, ankom til Pillau 2. Oktober. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenau 1. Oktober for Libau, Hull. — Leopold II, Meyer, ankom til St. Petersburg 24. Septbr. — Loire, Craignou, ank. til St. Petersburg 29. September. — Louise, Kruuse, ankom til Hull 28. September. — Louisiana, Andersen, afg. fra New Orleans 20. September. — Maja ank. hertil 2. Oktober. — Morsø, Jacobsen, ank. til Bergen 2. Oktober. — Moskov, Gøtsche, ank. til Horsens 30. Septbr. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 30. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Libau 28. Septbr. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Cette 2. Oktbr. — Omsk, Jonsen, ankom til Dunkerque 29. Septbr. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 1. Oktober. — Perm, Christensen, ank. hertil 2. Oktober. — Pregel, Olsen, ank. til Sunderland 2. Oktober. — Rita, Schibbye, ank. til St. Petersburg 27. Septbr. — Seine, Dampt, afgik herfra 30. Septbr. — Texas, Andersen, afgik herfra 26. Septbr. — Thyra, Fischer, pass. Brunsbüttel 3. Oktbr. for Antwerpen, Riga. — Tiber, Bech, afgik fra Dartmouth 28. September. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Riga 1. Oktbr. — Vondsyssel, Jacobæus, ank. til Funchal 30. Septbr. — Viking, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 3. Oktober. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 24. September. — United States, Wulff, afgik fra New York 27. September. — Ribarhus, Andresen, ankom hertil 1. Oktbr. — Hengest, Harder, afgik herfra 30. Septbr. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Antwerpen 1. Oktbr. — Vadsø ank. til Manchester 1. Oktbr. — Hittfeld afgik fra Swansea 28. Oktbr. — Ellen, afg. herfra 1. Oktbr. — Mercur afgik herfra 30. September. — Livadia, Andersen, afgik herfra 2. Oktober. — Activa ankom hertil 3. Oktober. — Venus afgik herfra 30. September. — Romeo afgik fra London 1. Oktbr. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 29. September fra Færøerne — Laura, Aasberg, ankom til Leith 2. Oktober paa Rejse til Færøerne & Island. — Ceres, da Cunha, afgik fra Leith 23. Septbr. til Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 30. September, bestemt til London. — Frode, Meyer, ankom til St. Petersburg 28. Septbr. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 1. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Jacobstad 30. Septbr. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Kemi 3. Oktober. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Burntisland 2. Oktober. — Knud II, Hansén, ank. til Barry 23. Septbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Haukipudas 30. September, bestemt til Rouen. — Ragnar, Holst, ankom til St. Petersburg 27. Septbr. — Skjold, Risø, ankom til St. Petersburg 2. Oktober. — Magnus, C. A. Schmidt, ankom til Brake 28. September. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Blyth 27. September. — Svend II, Jensen, ankom til Rouen 1. Oktober. — Harald, Hveysel, afgik fra Sunderland 29. September, bestemt til Kronstadt.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afg. fra Dieppedalle 1. Oktbr., best. til Methil. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Skellefteå 29. Septbr., best. til Rouen. — Ulf, Huus, afgik fra Haukipudas 1. Oktober, bestemt til Rouen.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afg. fra St. Petersburg 2. Oktbr. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Kronstadt 29. Sept. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Cardiff 30. Sept. — Vladimir Reitz, Olsen, ankom til Antwerpen 2. Oktbr. — Helmer Mørch, Jørgensen, ankom til Kronstadt 30. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til Blyth 1. Oktober. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Batoum 28. September. — Vladimir Sawin, Carstensen, ankom til Kronstadt 21. Septbr. — Peter Berg, Petersen, ankom til Rotterdam 29. Septbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Grimsby 1. Oktober. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 3. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 27. September, bestemt til London.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Rotterdam 2. Oktober. — Ansgar, Madsen, afgik fra Riga 29. Septbr., bestemt til Dunkerque. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 1. Oktober. — Hamlet, Reese, ankom til Kronstadt 29. Septbr. — Helge, Olsen, ank. til Repola 29. Septbr. — Rolf, Olsen, afg. fra St. Petersburg 27. September, best. til Rotterdam. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ankom til Uleåborg 22. September.

**Heimdal.** Anine, Leth, afg. fra Blyth 28. Septemder. — Kamma, Løffler, ankom til Calais 26. September. — Helga, Risø, ank. til Calais 27. September. — Martha, Christensen, afg. fra Blyth 29. Septbr. — Elna, Rathje, afgik fra Hernø-

sand 1. Oktbr. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Calais 29. September. — Simone, Jørgensen, ankom til Rouen 3. Oktober. — Jeanne, Lagesen, ankom til Åbo 2. Oktober.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Bremerhaven 1. Oktbr. til St. Petersburg. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til La Rochelle 2. Oktbr. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Kronstadt 2. Oktbr., best. til Tayport. — Nordsøen, Gram, ankom til Gravelines 2. Oktbr. — Nexos, Basse, afg. fra Grimsby 28. September, bestemt til Luleå. — Nora, Jørgensen, afgik fra Methil 27. Septbr., ank. til Randers 30. Septbr. — Cito, P. Nielsen, ankom til Bremerhaven 27. September. — Napoli, Christensen, ank. til Rochefort 2. Oktbr. — Bodil, Jessen, ank. til Antwerpen 2. Oktbr. — Neptun, Knudsen, afgik fra Nizza 28. September, ankom til Marseilles 29. September. — Nerma, K. Nielsen, ank. til St. Nazaire 29. September. — Alfa, Iversen, afgik fra Jersey 28. September, bestemt til Frederikshavn.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Ghent 26. Septbr. — Nordland, Norsk, afgik fra Kbhvn. 2. Oktbr. — Holland, Poulsen, afg. fra Windau 29. Septbr. — England, Andersen, afgik fra Aarhus 2. Oktbr. — Kusland, Møller, afgik fra Libau 3. Oktober.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 11. Septbr. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. fra New York 30. September. — Mars, Clausen, afgik fra Bridgeness 26. Septbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Repola 29. September.

**Jylland.** Ingrid, Winther, ankom til St. Petersburg 30. Septbr. — Karen, Eriksen, afg. fra Blyth 29. Septbr., best. til Kronstadt. — Ebba, Meinertz, ank. til St. Petersburg 2. Oktober.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Ghent 28. Septbr. — Russia, Jespersen, afgik fra Kjøbenhavn 30. September, ank. til Helsingør 30. September. — Carl Heicksher, Starck, afgik fra Riga 26. Septbr., ankom til Helzjil 1. Oktober. — Livonia, Skov, afg. fra Archangel 3. Oktbr., best. til Amsterdam.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Sunderland 29. Septbr., ank. til Kjøbenhavn 3. Oktober. — Britannia, Jensen, ank. til Kronstadt 2. Oktober. — Caledonia, Storm Hansen, ank. til Dordrecht 29. September. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Vejle 27. September, ank. til Kbhvn. 28. September.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Sunderland 29. Septbr., ankom til Hamburg 2. Oktober. — Granaria, Jørgensen, afgik fra Hull 1. Oktober, ank. til South Shields 2. Septbr. — Carbonia Winckler, ank. til Åbo 2. Oktober.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Antwerpen 27. Septbr., ank. til Methil 29. September. — Selandia, Rasmussen, afg. fra Pillau 3. Oktober, best. til Kongsberg.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Terneuzen 30. September. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra West Hartlepool 20. September, best. til Sulina. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Petersburg 2. Oktober, best. til Terneuzen. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Petersburg 3. Oktbr. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Yxpila 30. September, bestemt til Rouen. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Bona 1. Oktober. — Kronborg, Sørensen, ankom til Alexandria 25. September. — Rosenborg, Schultz, ankom til Ghent 1. Oktober. — Skanderborg, Clausen, afgik fra Archangel 27. September, bestemt til Amsterdam. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 2. Oktbr., bestemt til Methil. — Søborg, Fischer, afg. fra Chantenay 2. Oktober, bestemt til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 3. Oktober.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Kjøbenhavn 25. Septbr., best. til Archangel. — Klampenborg, Jensen, ank. til Lübeck 2. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hudiksvall 23. September, bestemt til Aleksandria. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kallundborg, 28. September. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kronstadt 1. Oktbr. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Petersburg 27. Septbr., best. til West Hartlepool. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Petersburg 30. Septbr., best. til Rotterdam. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Riga 30. September, best. til Ghent.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Rouen 30. Septbr. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Jacobstad 2. Oktober, bestemt til Newport. — Kallundborg, Lund, ankom til Kbhvn. 30. Septbr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Terneuzen 3. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Rotterdam 30. Septbr. — Helene, Jensen, ankom til Reval. 29. Septbr. — Agnete, Sørensen, ank. til Windau 30. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Rotterdam 2. Oktbr., best. til Newcastle. — Hermia, Petersen, afgik fra Nyborg 2. Oktbr., bestemt til Methil. — Alice, Hansen, afgik fra

Hamburg 2. Oktober, bestemt til Methil. — Ajax, Brorsen, ankom til Kristiania 2. Oktober. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 3. Oktober. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Grangemouth 29. September, best. til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til St. Thomas 23. September. — St. Jan, Rambusch, ank. til Progreso 2. Oktbr. — St. Thomas, Prahl, afgik fra St. Thomas 2. Oktober. — St. Domingo, Koch, ank. til Kbhvn. 30. September.

**Æra.** Enigheden, Svane, ankom til Kjøge 1. Oktbr. — Erinding, Hansen, ank. til Svendborg 30. Septbr.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Aalborg 2. Oktober. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Repola 25. September. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Domsjö 3. Oktober. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Helsingør 3. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Aarhus 30. September. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Swinemünde 30. September. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Repola 1. Oktober. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Blyth 30. Septbr. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Frederikshavn 2. Oktober. — H. Pou-toppidan, Klitgaard, afgik fra Uleåborg 2. Oktober. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Cardiff 30. Septbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra St. Petersburg 25. Septbr. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Aarhus 30. Septbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Wiborg 28. September.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Trångsund 3. Oktbr., best. til Rotterdam. — London, Krogh, afgik fra Rotterdam 30. September, bestemt til Blyth. — Paris, Tholander, afg. fra Boness 3. Oktober, bestemt til Aarhus. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Liverpool 28. September, bestemt til Demerara.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Petersborg 28. Septbr. — Wien, Brink, ankom til Kronstadt 2. Oktober. — Roma, v. Thun, ankom til Demerara 7. September.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ank. til Ørnskjöldsvik 1. Oktbr. — Clara, Villadsen, afg. fra Ghent 1. Oktober, best. til Boness. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Kbhvn. 30. Septbr., bestemt til Brahestad. — Erik, Steen, ankom til Korsør 4. September. — Svend, Christensen, afg. fra Hull 29. Septbr., best. til Neufahrwasser. — Axel, Damm, ank. til Kbhvn. 28. September. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Kjøge 3. Oktbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til St. Petersburg 2. Oktbr. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Warkworth 1. Oktober, best. til Middelfart. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Kronstadt 1. Oktbr. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afg. fra Brake 29. Septbr., bestemt til Barry.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afg. fra Königsberg 3. Oktbr., best. til Wiborg.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afg. fra Lovisa 28. Septbr., bestemt til Antwerpen. — Slesvig, Svarrer, afgik fra Helsingør 29. Septbr, best. til Skellefteå.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Laura, Svarrer, ankom til Fehmern 23. September fra Hartlepool. — Embla, Jepsen, ankom til Carenero 24. September fra Cardiff. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Westport 29. September fra Matupi.

**Rønne.** Gudmund Borbye, ankom til Skive 25. Septbr. — Amarant, Kyhn, ankom til Grimsby 25. September. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 30. September.

**Svendborg.** Skjold, Larsen, ankom til Plaubylonu 25. September. — Niels Juul, Henriksen, ankom til Exeter 25. September. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Kotka 26. Septbr. — Valborg, Brandt, ankom til Gibraltar 26. Septbr. — Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 26. Septbr. — Lindhardt, Madsen, ankom til Cadix 26. September. — Ariel, Nielsen, ank. til Københavns Red 27. September. — Freia, Jensen, ankom til Kristiania 27. Septbr. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. til Kristiania 27. Septbr. — Urda, Mikkelsen, ankom til Dover 26. September. — Jens, Eriksen, ank. til Termünde 27. September. — Fortuna, Christiansen, ank. til Montrose 27. September. — Gefion, Rasmussen, ankom til Brevik 28. September. — Ragnhild, Andersen, ankom til Invergordon 27. September. — Gæa, Petersen, ankom til London 28. Septbr. — Elise, Andreassen, ankom til Great Yarmouth 29. Septbr. — Martha, Hansen, ank. til Bologne 28. Septbr. — Danmark, Hussfeldt, ankom til Plymouth 29. September. — Urania, Nielsen, ankom til Antwerpen 29. September. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Charlestown 29. Septbr. — Clara, Nielsen, ankom til Dysart 29. Septbr. — Psyche, Nielsen, ank. til Newcastle 30. Septbr. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til London 30. September. — Agnes, Andreassen, ankom til Königsberg 30. September. — Dagny, Rasmussen, ankom til Rødvig 1. Oktober. —

Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Riga 2. Oktober. — Embla, Mikkelsen, ankom til Pillau 30. Septbr. — Heimdahl, Rasmussen, ank. til St. Brieux 2. Oktbr. — Kruuse, Larsen, ank. til Gøteborg 1. Oktober. — Rassing, Larsen, ankom til Middelfart 1. Oktober. — Alma, Hansen, ankom til Great Yarmouth 30. September. — Hans Emil, Hansen, ankom til Uleåborg 1. Oktober. — Valdemar, Andreassen, ank. til Lowestoft 1. Oktober. — Konfidence, Mouritzen, ankom til Nakskov 2. Oktober. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Stettin 2. Oktober. — Peter, Jørgensen, ankom til Helsingør 2. Oktober. — Sofie, Jensen, ankom til Horsens 2. Oktober.

**Æra.** H. C. Christensen, Boye, ankom 25. Septbr. til Richibucto. — Karen, Jensen, ankom 25. Septbr. til Aberdeen. — Klara, Hermansen, ankom 25. September til Grao (Indsejlingen til Valencia). — Johanne, Hansen, ankom 26. Septbr. til Wasa. — Ruth, Eriksen, ankom 26. Septbr. til Dysart. — Amalia, Nielsen, ankom 26. September til Orebø ved Saksjøbing. — Hans, Johansen, ankom 23. September til Frihavnen. — Ellen, Hansen, ankom 25. September til København. — Fuglen, Petersen, ankom 27. September til Vaast. — Christian, Eschen, afgik 23. September fra Frihavnen til Aarhus. — Svalen, Rosenbeck, er afg. fra Hauge Harbour (New Foundland) til Gibraltar. — Debora, Rasmussen, ank. 27. Septbr. til Dieppe. — Smart, Christensen, ankom 28. Septbr. til Gefle. — Castor, Sonne, ankom 25. September til Charlestown, Firth of Forth. — Freja, Petersen, ankom 28. September til Lysekil. — Habil, Rasmussen, afgik 20. Septbr. fra Archangel til Newhaven. — Johanne, Østermann, ankom 28. September til Kristianssand. — Rota, Hansen, ank. 28. September til Faro. — Amete, Simonsen, ankom 27. September til Falmouth. — Claudia, Aaberg, afgik 29. Septbr. fra Sikeå til St. Sebastian. — Hydra, Albertsen, afgik 24. Septbr. fra Ørnskjöldsvik til Auray. — M. Hay, Petersen, ankom 28. September til West Wemyss. — Neptun, Jensen, ankom 28. September til Masnedund. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 29. Septbr. til Aberdeen. — Agnes, Christensen, ankom 28. September til Kirckaldy. — Dannebrog, Folmer, ankom 29. September til Aberdeen. — Hertha, Krull, ankom 28. September til Bergqvara. — Union, Mortensen, ankom 29. Septbr. til Barry. — Freya, Nielsen, ankom 29. September til Normouthier. — Wemys Castle, Bandholm, ankom 29. September til Vlaardingen. — Herkules, Bager, ankom 30. September til Swinemünde. — Enigheden, Friis, ankom 27. September til Lysekil. — Marie, Friis, ankom 27. Septbr. til Pillau. — Hekla, Jørgensen, ank. 30. Septbr. til Burntisland. — Nansen, Hansen, afgik 30. Septbr. fra Visby til Skefteå. — Bølgan, Friis, ank. 30. September til Neufahrwasser. — Freden, Andersen, ankom 1. Oktober til Poole. — Maagen afgik 8. September fra Blark Island (Labrador) til Gibraltar. — Diana og Ruth er 29. Septbr. afsejlet fra Dysart til Svendborg. — Ceres, Bager, afgik 30. September fra Karrebækminde til Husum (Sverrig). — Hamlet, Rasmussen, ankom 2. Oktober til Pillau. — Kirstine, Rasmussen, ank. 1. Oktober til Rønne. — Anne, Rosenbeck, ank. 1. Oktbr. til Boston. — Neptun, Jensen, ankom 2. Oktober til Carlshamn. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom 1. Oktober til Paimpol. — Immanuel, Schmidt, ank. 2. Oktbr. til Sølvborg. — Ansgar, Jørgensen, ankom 2. Oktober til Hestskoen. — Ami, Christensen, ank. 2. Oktober til Faxe Ladeplads. — Forældres Minde afgik 29. Septbr. fra Kjøge til Lybeck. — Åstræa Rasmussen, ankom 2. Oktober til Svendborg. — J. Kofod, Andersen, ankom 2. Oktober til Nakskov.

## Prima Redningsbælter

i store og smaa Partier **Kr. 2,35** pr. Stk. hos

**J. Schmidt, Østerbrogade 52, Kbhvn.**

### 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. Dyrderne 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. Vejle-Fjord.** I den gravede Rende til Vejle Havn er de røde Bøjer paa N.-Siden af Renden, fra dennes Munding til dens Bøjning, inddraget.

**Sundet. Hveen NØ.** Dampere „Robert“ er sunket c. 1 $\frac{1}{4}$  Kml. N. for Haken Fyr paa Hveen.

**Storebælt. Omø.** Omø Fyrs Lysævne er nu forøget til 23 Kml. for hvidt Lys, 19 Kml. for rødt og 17 Kml. for grønt Lys.

**Store-Bælt. Langeland.** Den 15de Oktober 1905 tændes Kjels-Nor nye Fyr, 800 Alen N. for det nuværende Kjels-Nor Fyr. Det er et hvidt Lyntfy, der hver 20 S. viser To-Lyn saaledes: Lyn c.  $\frac{1}{3}$  S., Mørke c.  $\frac{4}{3}$  S., Lyn c.  $\frac{1}{3}$  S., Mørke c.  $\frac{14}{3}$  S. Fyret lyser Farvandet rundt fra Langeland Ø.-Kyst til en Linie fra Fyret til Vejsnæs-Nakke paa Ærø samt over Vejsnæs-Bugt, dog skjules Fyret under Langeland V.-Kyst fra c. N. 82° V. til c. N. 45° V. i større eller mindre Afstand fra Land af Bakker paa Langeland, særlig fra N. 56° V. til N. 54° V. skjules Fyret af Fakkebjerg i betydelig Afstand fra Langeland. Flammens Højde: 125 Fod. Synsvidden: 17 $\frac{1}{2}$  Kml. Lysævnens: 30 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyret vises fra et hvidt, 107 Fod højt, firkantet Taarn.

Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver To-Stød, saaledes: Stød c. 2 S., Pause c. 3 S., Stød c. 2 S., Pause c. 53 S.

Beliggenhed: 54° 43' 52" N. Br. 10° 43' 31" Ø. Lgd.

Samtidig med Tændingen af dette Fyr nedlægges Fakkebjerg Fyr og det nuværende Kjels-Nor Fyr

De samme Signaler for Is, der tidligere blev givet ved Fakkebjerg Fyr, vil fremtidig blive givet ved det nye Fyr. Huset, hvorfra Signalerne vises, ligger tæt S. for Fyrtaarnet. Før Tændingen kan det nye Fyr brænde til Forsøg.

**Farvandet Syd for Fyen. Rudkjøbing-Løb.** I Rudkjøbing-Løb S.-lige Del er anbragt Fyrpæle tæt inden for den S.-ligste Halmpræk, tæt indenfor den tredje Halmpræk S. fra og tæt indenfor den anden Halmpræk S. for Rudkjøbing Havn. Fra Pælene vises hvide Lanterner.

Disse tre Lanterner saa vel som Lanterner S. for Strynø brænder hele Aaret.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Hanö.** Forandringen af Hanö Fyr er udsat til 1906.

**Kalmarsund.** En rød Lystønde er til Forsøg udlagt  $\frac{3}{4}$  Kml. SØ. for den hvide Vager ved Yttre Stengrund. 56° 9' 15" N. Br. 16° 2' 36" Ø. Lgd.

**Gotland. Visby Havn.** Ved Visby Havn foretages Uddybning i det N.-lige Indløb. Naar Uddybningsmaskinen ligger i Vejen for Sejladen, viser den et rødt Flag paa Toppen. Naar Uddybningsmaskinen ligger N. eller Ø. for Farvandet viser den en sort Ballon, og naar den ligger S. eller V. for Farvandet to sorte Balloner paa Toppen.

**Bottniske Bugt. Piteå-Luleå.** En Pram med Sten er sunket i indenskærs Farvandet mellem Piteå og Luleå. ØSØ. for Storgrund, Ø. for Løbet. En grøn Bøje er udlagt tæt NV. for Vraget. 65° 22' 15" N. Br. 21° 53' 40" Ø. Lgd.

**Tyskland. Rixhöft.** Signalstationen og Gnisttelegraf-Stationen paa Rixhöft er nedlagt.

**Kieler-Fjord. Friedrichsort.** Taagesignalet paa Friedrichsort Fyrtaarn gives nu med et Taagehorn, som hvert  $\frac{1}{2}$  Minut giver Tre-Stød, Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 20 S.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig.** Stormvarsels-Stationer med Mast er oprettet følgende Steder: Smøgen, Lysekil, Gullholmen, Vinga, Varberg, Morup-Tånge Fyr, Toreskov og Helsingborg. Signalerne gives med Kegler og Kugler. — En Kegle med Spidsen opad betyder haard Kuling overvejende mellem N. og Ø. — En Kegle med Spidsen nedad betyder haard Kuling overvejende mellem S. og V. — En Kugle betyder haard Kuling uden angiven Retning. — En Kegle med Spidsen opad over en Kugle betyder Storm overvejende mellem N. og Ø. — En Kugle over en Kegle med Spidsen nedad betyder Storm, overvejende mellem S. og V. — To Kugler betyder Storm uden angiven Retning. — Haard Kuling er Vindstyrke 7—9, og Storm Vindstyrke 10—12 efter Beauforts Skala svarende til henholdsvis 12—20 og 20—over 30 Meters Vindhastighed i Sekundet.

Tistlarne. Fyret paa Tistlarne tændes først i 1906.

**Norge. Kristianiafjord.** Den sorte Stage N. for Holkeskjærgrunden i Gravningssund, Hvaler, er flyttet  $\frac{1}{2}$  Kbl. N. efter til en 10 Fods Bo. En hvid Stage er udsat ved Hvalholmenstenen ØNØ. for Holkeskjærgrunden.

Neskrakken, V. for Jeløen, er nu paa S.-Siden afmærket med en hvid Stage, paa N.-Siden med en sort Stage.

I Tallakshavn Indløb er den hvide Stage paa 9 Fods Boen flyttet S. efter til en nyfunden 6 Fods Bo.

**Arendal. Hesnes Øvre.** Hesnes Øvre Fyrlampe viser rødt, fast Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Cuxhaven.** Den 1ste Oktober 1905 forandres Cuxhaven hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med Tre-

formærkelser hver 15 S., Synsvidden: 12 Kml. 53° 52' 25" N. Br. 8° 42' 43" Ø. Lgd.

**Jade. Lodsdamperen „Jade“.** Lodsdamperen „Jade“ er forsynet med Indretning til Gnisttelegrafering. Dens Kalde-signal er „J. A.“

**Holland.** I Holland er Vinterafmærkningen begyndt.

**Wester-Eems. Rottumeroog.** Rottumeroog faste Fyr paa Øens NØ.-Pynt viser nu hvidt Lys fra N. 5° V. gennem N. til N. 8° Ø., rødt Lys fra N. 8° Ø. til N. 35° Ø., hvidt Lys fra N. 35° Ø. til N. 48° Ø. 53° 32' 41" N. Br. 6° 33' 1" Ø. Lgd.

Saa snart Vejret tillader det, inddrages Fyrskibet „Haaks“, da Fyret skal forandres til elektrisk, og et Reservefyrskib udlægges. Det viser samme, men svagere Fyr. Taagesignal gives hver  $\frac{1}{2}$  Minut med To-Slag paa Klokken efterfulgt af fire korte Stød i Haandtaagehorn.

**Zuiderzee. Rif van Urk.** Paa Rif van Urk ligger en Tjalk sunket. Vraget er afmærket med en Vragtønde. 52° 39' 48" N. Br. 5° 35' 8" Ø. Lgd.

**Zwin og Ulkediep.** Paa Barren i Zwin er der 8 Fod Vand mellem Stumpfønde Nr. 1 og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 2 med Kegle. Grunden S. for Zwin strækker sig  $1\frac{1}{2}$  Kbl. V. for Spidstønde Nr. 4, c. 100 Alen ud i Farvandet og er meget stejlt.

Paa Barren i Ulkediep er der 4 Fod Vand, mellem Vagerne Nr. 3 og Nr. 4

**Ijmuiden.** I Oktober 1905 udlægges en rød og sort lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, mærket „Ijmuiden“. c. 2 $\frac{1}{2}$  Kml. uden for Ijmuiden Hoofd. Den viser hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 52° 28' N. Br. 4° 29' Ø. Lgd.

**Zeegat van Brouwershaven og Goeree.** I Vlie van de Noord-platen er den mindste Dybde midtfarvands i det Ø.-lige Ud-løb nu 9 Fod. I Noord Hollandsch Diep ligger Stumpfønde Nr. 0 nu i 11 Fod Vand. 51° 42' 26" N. Br. 4° 26' 29" Ø. Lgd. Tønderne i Farvandet er nu mærket „NH D“. I Vuile Gat Ø.-lige Udlob er i 13 Fod Vand udlagt en Stumpfønde Nr. 5 a. 51° 43' 18" N. Br. 4° 23' 48" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 4 i Vuile Gat er flyttet og ligger i 28 Fod Vand. 51° 43' 10" N. Br. 4° 23' 56" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vlissingen. Oostgat.** Anduvningstønden „Oostgat“ med Kort ombyttes i Oktober 1905 med en rød og sort lodret stribet Lys- og Fløjtetønde, der hver 20 S. viser hvidt Blink 14 S., Mørke 2 S., Blink 2 S., Mørke 2 S. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 51° 35' 25" N. Br. 3° 24' 50" Ø. Lgd.

**Thorntonbank.** Lystønden „Thorntonbank“ ombyttes i Oktober 1905 med en rød og hvid tærnet Lys- og Fløjtetønde, der hver 20 S. viser hvidt Blink 10 S., Mørke 2 S., Blink 2 S., Mørke 2 S., Blink 2 S., Mørke 2 S. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 51° 34' N. Br. 3° 0' Ø. Lgd.

**Skotland. River Forth. Hawes Pier.** En hvid Lanterne er tændt paa Hovedet af Hawes Pier, South Queensferry. 55° 59' N. Br. 3° 23' V. Lgd.

**Peterhead.** Paa Grund af Uddybningsarbejder er Peterhead N.-Havn lukket indtil videre, og det røde, faste Fyr, ved Indløbet til N.-Havnen slukket. Det grønne, faste Fyr, der vises paa N.-Bølgebryderen, naar Indsejling er farlig, brænder derimod permanent. 57° 30' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

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

**Irland. Dublin Bay. Burford Bank.** Den røde Spidstønde ved S.-Enden af Burford Bank er ombyttet med en rød, spids Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S. Den er flyttet  $1\frac{1}{2}$  Kbl. S. 10° V. hen i  $5\frac{1}{2}$  Fv. Vand, fra Bailey Fyr i S. 19° Ø.,  $3\frac{1}{4}$  Kml., og fra Muglins Baake i N. 45° Ø. 53° 18' N. Br. 6° 1' V. Lgd.

Den sort og hvidtærne Spidstønde ved Grundens N.-Ende er ombyttet med en sort og hvid tærnet, spids Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 2 S., Mørke 2 S.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Concarneau.** Ved Concarneau er følgende Grunde fundet:

En 7 Fods Klippe paa 47° 51' 47" N. Br. 3° 57' 2" V. Lgd. En 9 Fods Klippe paa 47° 51' 40" N. Br. 3° 57' 13" V. Lgd. En 8 Fods Klippe paa 47° 51' 34" N. Br. 3° 57' 12" V. Lgd. En 13 Fods Klippe paa 47° 50' 29" N. Br. 3° 55' 17" V. Lgd. En 8 Fods Klippe paa 47° 50' 32" N. Br. 3° 54' 52" V. Lgd. En 15 Fods Klippe paa 47° 50' 16" N. Br. 3° 55' 20" V. Lgd. En 3 Fods Klippe paa 47° 47' 23" N. Br. 3° 52' 4" V. Lgd.

**Ile de Ré. Le Couronneau.** Den sorte Baake med Cylinder Le Couronneau er atter i Orden og den midlertidige Tønde inddraget.

**Gironde, Coubre.** Den 1ste Oktober 1905 slukkes Coubre Fyr og Bifyr og det nye Fyr tændes. Det er et elektrisk Lynfyr, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 0, S., Mørke 2, S., Lyn 0, S., Mørke 7, S. Flammens Højde: 204 Fod. Lysævn: 36 Kml. Linseapparat. Det vises fra et hvidt, cylindrisk, c. 200 Fod højt Taarn, der staar c. 8½ Kbl. Ø. for det gamle.

Samtidig tændes i samme Taarn et fast Bifyr, der viser hvidt Lys fra N. 71° V. til N. 79° V. over Passe Nord, rødt Lys fra N. 79° V. gennem V. til S. 52° V. over Mattes du Grand Banc, og hvidt Lys fra S. 52° V. til S. 40° V. over Passe du Matelier. Flammens Højde: 132 Fod. Lysævn: 17½ Kml. for det hvide, 15 Kml. for det røde Lys. Linseapparat.

Beliggenhed: 45° 41' 46" N. Br. 1° 14' 3" V. Lgd.

**Bassin d'Arcachon.** I Bassin d'Arcachon er Afmærknin-gen paa Grund af Farvandet Forandring forandret saaledes:

Den rød og sort vandret sribede Anduvnings-Klokke-tønde med Ballon er flyttet 1,7 Kml. S. efter til 44° 33' 52" N. Br. 1° 19' 12" V. Lgd. Den røde Spirtønde Nr. 2 med Kegle „Flamberge“ er flyttet SØ. hen til 44° 34' 56" N. Br. 1° 17' 3" V. Lgd. Den sorte Spirtønde Nr. 3 med Cylinder „Toulinguet“ er flyttet Ø. hen til 44° 34' 29" N. Br. 1° 16' 14" V. Lgd. Den sorte Spirtønde Nr. 5 med Cylinder, der midlertidig var inddraget, er atter udlagt og flyttet til 9 Kbl. S. for Tønden „Toulinguet“. 44° 33' 36" N. Br. 1° 16' 24" V. Lgd. To hvide Spirtønder er midlertidig udlagt i Passe Sud paa 44° 33' 0" N. Br. 1° 17' 35" V. Lgd. og 44° 33' 10" N. Br. 1° 16' 54" V. Lgd.

**Cap Verds Øer. Bonavista.** En Damper er atter grundstødt paa en Grund ud for Sand Beach paa Bonavista, 4¼ Kml. N. 62° Ø. fra South Island og i S. 37° V. fra Brazen Hill Bluff. 15° 59' N. Br. 22° 44' V. Lgd. Grunden strækker sig altsaa længere ud end tidligere rapporteret.

Omegnen af Bonavista skal besejles med den største Forsigtighed, da der findes mange Grunde, som ikke er aflagt i Kortene.

**Canada. River St. Lawrence. Doucets Landing—Three Rivers.** Et Telegraf-Kabel er udlagt fra Doucets Landing til Three Rivers, fra den sorte Spirtønde Nr. 57 C i Three River Harbour til Maurice Lumber Co.'s Værft, 100 Alen neden for Bølgebrøderen. Det er forbudt at ankre i Nærheden.

**Chaleur Bay. Macquereau Point.** Macquereau Point Fyr er brændt. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr vises fra Signalmasten.

**New Brunswick. Bay of Fundy. Passamaquoddy Bay. St. Andrews Harbour.** Den sorte Spirtønde, som laa i 8 Fod Vand ved Enden af Billie Barre, er ombyttet med en sort Stumtønde. 45° 3' 52" N. Br. 67° 2' 38" V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Prospect Harbor.** Den 1ste Oktober 1905 forandres Fyret paa Prospect Harbor Point til et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 44° Ø. til S. 38° Ø. og fra S. 12° Ø. til S. 3° Ø., i øvrigt rødt Lys. 44° 24' 12" N. Br. 68° 0' 48" V. Lgd.

**West Penobscot Bay. Munroe Island SØ.** 12 Fods Grunden, som var rapporteret at ligge 4 Kbl. SØ. for Munroe Island og c. 1½ Kml. S. 34° Ø. fra Owls Head Fyr, findes ikke. Der er mindst 6½ Fv. Vand omkring og paa Stedet.

**Connecticut. Fishers Island Sound.** Baakerne paa Ram Island Reef og paa Groton Long Point Reef er atter opført.

**New York Upper Bay. Greenville Piers Channel.** En rød Lystønde, der viser rødt Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt paa NØ-Siden af Indløbet til Renden til Greenville Pier.

**New York Lower Bay. South Channel.** Vraget, som var sunket ½ Kml. S. 76½° Ø. fra Lump Tønde, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

**South Carolina. Savannah River.** Wing Dam hvide, faste Fyr, neden for Spirit Island nedre Ende ved Main Channel NØ-Side er slukket.

**Georgia. New Channel Range.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa New Channel Range forreste Fyrbaake, og angiver, naar Long Island Crossing Ledefyrinje skal forlades. 32° 2' 20" N. Br. 80° 55' 32" V. Lgd.

**Long Island Crossing Range.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Long Island Crossing Range forreste Fyrbaake, og angiver, naar New Channel Ledefyrinje skal forlades. 32° 2' 9" N. Br. 80° 55' 6" V. Lgd.

Wing Dam hvide, faste Fyr Nr. 28, Nr. 10 og Nr. 4, paa S.-Siden af Main Channel, er slukket.

**St. Catherines Sound.** I St. Catherines Sound ligger Sea Tønden i 28 Fod Vand, fra St. Catherines Island NØ.-Pynt i S. 82° Ø. og fra Ossabaw Island SV.-Pynt i S. 73° Ø. North Breaker Tønde Nr. 2 ligger i 12 Fod Vand fra samme Punkter i S. 88° Ø. og S. 73° Ø. Channel Tønde ligger i 15 Fod Vand fra samme Punkter i N. 89° Ø. og S. 73° Ø. Middle Ground Tønde ligger i 17 Fod Vand, fra Walburg Island NV.-Kant i N. 57° Ø. og fra Ossabaw Island SV.-Kant i S. 29° Ø. Medway River Tønde Nr. 2 ligger i 10 Fod Vand, fra Ossabaw Island SØ.-Kant i S. 65° V. og fra St. Catherines Island N.-Kant i N. 77° V. Medway River Tønde Nr. 1 ligger i 16 Fod Vand, fra Ossabaw Island S.-Kant i N. 85° V. og fra St. Catherines Island N.-Kant i N. 66° V.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Port Inglis.** I Port Inglis er der med haard, NØ-lig Kuling kun 19½ Fod Vand i Løbet.

**Porto Rico. San Juan.** Vraget af Bark „Nova Unio“ ligger sunket ved Karantæne-Stationen i San Juan Harbor. Det er afmærket med en gul Stumtønde, som ligger i 17 Fod Vand, fra Jail Dome i S. 13° V., og fra Catano bageste Ledefyr i N. 84° Ø.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Engelsk Guyana. River Berbice.** Fyrskibet i Berbice River skal foreløbig bibeholdes. Det ligger tæt ved St. Andrew Point og N. for Crab Island. 6° 23' N. Br. 57° 28' V. Lgd.

**Chili. Valdivia.** Telegrafkablet, som laa over Valdivia Havn, fra Amargos Bay til La Huairona Cove, er borttaget. Det er derfor ikke længere forbudt at ankre i Nærheden. 39° 52' S. Br. 73° 27' V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Porquerolles.** I Slutningen af 1905 forstærkes Porquerolles Fyr. Det skal vise hvidt To-Lyn hver 10 S., Lyn 0 S., Mørke 2 S., Lyn 0 S., Mørke 6 S. Flammens Højde bliver uforandret 254 Fod. Lysævn: 34 Kml. Linseapparat.

Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10 S., tændes paa Taarnets øverste Galleri. Det har kun ringe Lysævn. Det lyser kun fra Ø. gennem S. og V. til N. 61° V. Under Arbejdet kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

**Sicilien V.-Kyst. Trapani.** Semaforen paa S. Giuliano er anbragt tæt ved Gnistelegraf-Stationen. 38° 3' 13" N. Br. 12° 34' 17" Ø. Lgd.

**Italien. Brindisi. Secca del Fico.** Det røde, faste Fyr, som vises fra Arbejdsstedet paa Secca del Fico, vises nu fra et Fartøj, som ligger i Nærheden.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Det yderste af Sanitäts Molen er styrtet sammen og Fyret slukket. Et Fyrskib, der viser et fast, grønt Fyr mellem to hvide, faste Fyr, er udlagt uden for Stedet.

**Triest Bugt. Capodistria.** Det hvide og grønne Fyr paa Molen Galera ved Capodistria Havn er ombyttet med et grønt, fast Fyr. 45° 33' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

**Grosso N.-Kyst. Øen Vacco N.** 25 Fods Grunden 4 Kbl. N. for Øen Vacco findes ikke. 43° 58' N. Br. 15° 8' Ø. Lgd.

**Kanal von Calamota. Gravosa.** Gravosa faste Havnefyr viser rødt Lys fra N. 61° V. gennem V. til S. 9° V., i øvrigt hvidt Lys. 42° 39' N. Br. 18° 4' Ø. Lgd.

**Ægypten. Suez Kanal.** Det er fra 1ste Januar 1906 til-ladt Skibe med 26½ Fods Dybde at passere Suez Kanal, hvilket er 9 Tommer mere end nu.

**Algier. Cap Caxine.** Cap Caxine ny Fyr er nu tændt og det midlertidige Fyr slukket. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 0 S., Mørke 4 S. Flammens Højde er uforandret 204 Fod. Lysævn: 35 Kml.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Østindiske Arkipeg. Gaspaatsrlraten. Straat Macclesfield. Tjelaka Fyr NV.** En 6 Fods Klippe ligger ½ Kml. N. 57° V. fra Tjelaka Fyr. Paa Klippen ligger Vraget af et Jærnskib. 2° 51' 50" N. Br. 106° 59' 54" Ø. Lgd.

**Annam. Phan Thiet.** Phan Thiet Fyr er nu tændt.

**China. Namoa Island. Dome Island V.** En 17 Fods Grund ligger 4 Kbl. S. 78° V. fra Midten af Dome Island og i S. 4° Ø. fra de høje Skorstene paa Three Chimney Bluff, Namoa Island. 23° 21' N. Br. 117° 7' Ø. Lgd.

**Kwang Tung. Liau Ti Shun Promontory Fyr.** Taagesignalet med Kanonskud ved Liau Ti Shun Promontory Fyr gives ikke mere.

**Korea SØ.-Kyst. Pusan.** Ledefyrene paa V.-Kysten i Pusan Harbour er forandret. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 154 Fod. Det staar 9½ Kbl. N. 24° Ø. fra Sapyongu San Triangulerings-Station og i N. 61° V. fra Uno Se Fyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 58 Fod. Det staar 1,9 Kbl. S. 58° Ø. fra Bagfyret. Synsvidden: 5 Kml.

**Japan. Naika. Suo Nada.** En Junk er sunket i c. 10 Fv. Vand, c. 1 Kml. SV. fra Motoyama Lystønde. Tre Master er 6 Fod over Vandet. Den ligger meget farligt for Skibsfarten.

**Honshu N.-Kyst. Rikusku Gulf. Aomori Ankerplads.** Vraget af Damperen „Chitose Maru“ paa Aomori Ankerplads er nu uskadeligt for Skibsfarten.

**Karafuto S.-Kyst. Soya Kaikyo (La Perouse Strait). Nijogan (Opasnost Rook).** En sort og hvid vandret stribet Klokke-tønde er udlagt 9 Kbl. S. 88° Ø. for Nijogan, fra Shiranushi Yama (Quoin Hill) i S. 38° Ø. og fra Kondo Saki (Cap Krilon) Fyr i S. 48° Ø.

#### Andre Bestemmelser.

England. — Fra den 1ste Maj 1906 viser engelske Lods-dampfartøjer samme Lanterner, som i Kgl. Anordning af 3die Maj 1899 indeholdende Tillæg til Artikel 8 i Kgl. Anordning af 22de Januar 1897 er bestemt for danske Lods-Dampfartøjer, nemlig:

„Lods-Dampfartøjer, der paa deres Station ere i Lods-tjeneste, skulle, naar de ikke ligge til Ankers, foruden de Lys, som ere foreskrevne for alle Lods-fartøjer, i en Afstand af omtrent 8 Fod under det hvide Toplys føre et rødt Lys, der er synligt hele Horisonten rundt og af en saadan Beskaffenhed, at det er synligt i en mørk Nat med klar Luft i en Afstand af mindst 2 Kvartmil, samt endvidere de farvede Sidelys, der ere foreskrevne for alle Fartøjer, som ere let.

Naar de paa deres Station ere i Lodstjeneste, men ligge til Ankers, skulle de foruden de Lys, som ere foreskrevne for alle Lods-fartøjer, føre det ovennævnte røde Lys, derimod ikke de farvede Sidelys.

Naar de paa deres Station ikke ere i Lodstjeneste, skulle de føre samme Lys som andre Dampfartøjer“.

Sverrig. — Østpreussen, Posen og Regeringsdistriktet Stettin er den 21de September 1905 erklæret for smittet af Kolera.

Italien. — Karantænen overfor Skibe fra Adalia, Lille-Asien, er hævet.

Østerrig-Ungarn. — Zanzibar er erklæret for smittet af Pest.

#### INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. Oktober 1905. — Finansloven og Skibsfarten. — Kaptajn L. A. Ødbergsen. — The Baltic and White Sea Conference. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb og Salg. — Skibsføretninger. — 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. Petitolinje à 45<sup>mm</sup> 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.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige fæste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.

## VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

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

## 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 tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenure Telefon-Nr. 42

### 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.

### 3|<sub>m</sub> Staalskonnert „Karen“

af Nexø, bygget i Rønne 1901 til Veritas højeste Klasse med \*. Drægtig 187 Tons. Ladeævne ca. 400 Tons paa 11 1/4' eller 135 Std. Træ, er til Salg ved Henvendelse til den korresponderende Reder, **P. Berg i Nexø.**

### Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives.  
**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

### Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

### Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

### EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,  
85, Sølvtorvet 85.  
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klasse Huse.  
Varerne bringes overalt.  
Telf. 25,064.

### Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

### Lanterner.

### Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (s: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvin**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortølet til 100 Øre pr. 1/2 Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

### P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

## BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.



Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden			96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
Kjøbenhavn	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84	84	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	94
Dannebrog	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96
Skjold	76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania	27 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		27	27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Union	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		84	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Hejmdal			109	115
Østasiatiske	127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Østersøen	98		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
Nordsøen			29	33
Gorm	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
Torm			78	90
Inga				
Cimbria				
Vesterhavet			98	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.			25	31
Foren. Bugser-Selsk.	15			
Dansk-russisk Dampsk.	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>				
4 % foren. Dampsk. af 88			102	104
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.			—	—
5 % Norden			—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>				
3 % Stats amort.			—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats			98	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.	85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	86
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.				
4 % — — — 2. Serie	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. —	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. —			88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89
4 % — — — 7. —	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95	94 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. —			91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. —			—	—
<b>Aktier.</b>				
Nationalbank	140 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		140 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	141
Privatbank	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - 125		124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	125
Landmandsbank	129		128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank			137 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	138
Grundejerbank			118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Burm. & Wain			100 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101
Helsingørs Jærnsk.	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.	167 - <sup>1</sup> / <sub>4</sub> - <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		167 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	167 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier			134	134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 3. Oktober 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.16	18.12
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Oktober 1905.

Russiske Noter	216.45
4 % Russiske Consols	92.50
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit	86.30
5 % Mexikanske 1899	102.90
5 % Rumænske Stats	101.50
4 % — — 1890	93.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
 „Norden“ 32,000, „Kbhvn.“ 156,000, „Dannebrog“ 70,000, „Danmark“ 50,000, „Skjold“ 112,000, „Urania“ 82,000, „Østas. Komp.“ 164,000, „Foren. Dampsk.“ 186,000, „Carl“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 120,000, „Union“ 46,000. Ny foren. Dmp. 2000, „Hejmdal“ 10,000.

Møller & Rée,  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.  
 Telefon Nr. 6291, hvorigenennem Omstilling til samtlige Afdelinger i Kvæsthusgade.  
**Fra d. 5. — 11. Oktober.**

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Horsens [Falster] 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 Aft.  
 Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
 Til London [Perm] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Manchester, Liverpool og Swansea (via Stettin) [Hittfeld] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
 Til Reval og St. Petersburg [Viking] Eftm. fra Toldboden.  
 Til Libau [Kasan] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til Newcastle [Una]. Til Hull [Primula] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).

Fredag.

Til Hals, Nørresundby, Aalborg\*, Aggersund\*, Løgstør\*, Fæggesund, Thisted, Tambohus, Struer, Lemvig og Doverode [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, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
 Til Göteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Ella] Eftm.  
 Til Stettin [Oluf Bager] tidligst 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
 Til Island (via Leith) [Moskov] 9 Form. fra Bodenholfs Plads. (Fuld Last er anmeldt).  
 Til Færøerne (via Leith) [Tjaldur] 9 Form. fra Bodenholfs Pl.  
 Til Christiania [C. P. A. Koch] 12 Mid. fra Toldboden. (Hort. anl. for Passagerer).  
 Til Stettin [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
 Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
 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 Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dpsk. til Nykjøbing, Thisted og Møllest.  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Stubbekjøbing, Guldborg L. og Nykjøbing F. [Ulvsund] 9 Aft. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 10 Aften.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
 Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Fra Esbjerg til Grimsby [Nidaros] 12 Middag.  
 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem [Axelhuus] 5 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til Göteborg [Oluf Bager] ca. 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra Esbjerg til Harwich [Parkeston Quay] [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.



Fineste Smørsmag.

Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herrekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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**



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**J. P. LUND, AARHUS,**  
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.

**W. B. Dick & Co.**

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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: Frihavn 59.

**Trækompagniet.**

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

**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:

Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:

Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.

124.

**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“.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Oktober 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortøider og ufortøider Lager af Maskin- og Cylinderoilier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

## Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbodgade 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

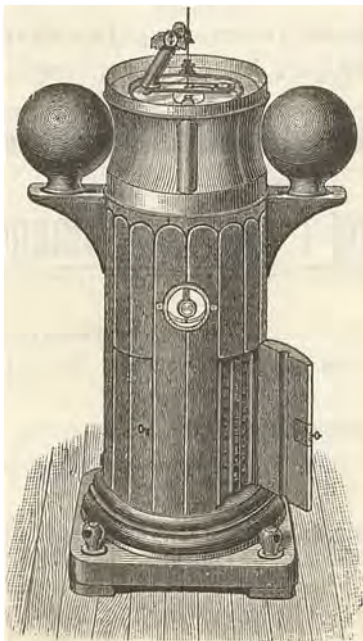
Spritkompasser

med kurvet eller

flad Rose med

Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og Dampskibe udføres.



### Lord Kelvins

(Sir William Thomson)

originale

Patent Lod-

demaskiner,

komplet.

Azimuth &

Peil-

instrumenter

efter forskellige

Modeller.

Walkers

originale

Lodde- &

Logge-

maskine

Cherup & A.

Sekstanter

og Oktanter

med Certifikat

fra Kew's Ob-

servatory.

Barometre,

enk. og dobb.

Kikkert

m. m.

**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., Kjøbenhavn



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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.

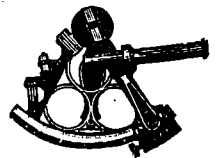
## Berg & Larsen

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,  
Træffes 12—2, 8—11 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af ren Rug, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale, at  
det af Brødfabriken »Ceres« fabri-  
kerede Normalbrød er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

## Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler  
Skibs-Lanterner og Inventarie  
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

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 samt hos Blåkensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.



## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Ciseifert.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 12. Oktober 1905.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har i sine Vedtægter stillet sig følgende Formaal: at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser, at varetage Skibsfartens og Sømandsstandens offentlige Anliggender og at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse paa Behandlingen af de dem vedrørende Spørgsmaal, og den er, som det ligeledes angives i Vedtægterne, dannet med Opretholdelse af hver enkelt af de i den indtraadte Foreningers fulde Selvstændighed. Hensigten med Fællesrepræsentationens Oprettelse var altsaa at skabe en Institution, der ved sin alsidige Sammensætning kunde blive en virkelig Repræsentation for de forskellige Søfartsinteresser her i Landet; man tænkte sig, at en saadan Repræsentation ved den Indsigt og Sagkundskab, den kom til at sidde inde med, kunde erhverve sig en Indflydelse særlig overfor Administrationen og Lovgivningsmagten, som Skibsfarten ofte havde følt Savnet af; at den, kort sagt, kunde sikre Skibsfarten en Magtstilling i vort offentlige Liv, som den ikke tidligere havde kendt.

Vi tror ikke at finde nogen Modsigelse, naar vi siger, at de Maal, Repræsentationen saaledes stillede sig ved sin Oprettelse i 1897, dem har den naaet. Naturligvis kunde man — og det vil man vel altid kunne — ønske den større Magt, større Indflydelse; men ingen vil kunne bestride, at Fællesrepræsentationen er bleven den Faktor, der regnes med, naar der er Tale om at værne eller at fremme de fælles Interesser indenfor Skibsfarten. Det Materiale, der foreligger i Repræsentationens Aarsberetninger, er et Vidnesbyrd herom; og særlig kan vel Loven om Søfolks Ulykkesforsikring nævnes som et talende Eksempel i saa Henseende, idet det her lykkedes Repræsentationen at forene de modstridende Interesser — Redernes og de forsikredes — til fælles Optræden; og netop derfor blev Loven i saa høj Grad præget af Skibsfartens Indflydelse. Men det maa altsaa erindres, at Repræsentationens Virksomhed er begrænset til de fælles Interesser, og at de for de enkelte Foreninger særlige Interesser, dem har disse Foreninger den samme Anledning og den samme Magt til at fremme selvstændigt, som de altid har haft.

Vi tror, at Hr. Konsul Johan Hansen i sine Artikler her i Bladet noget har overset dette Forhold. Han ønsker, som det fremgaar af hans første Artikel, ikke alene Skibsfarten i Almindelighed, men ogsaa særlig Dampskibsrederierne en stærkere Stilling i vort offentlige Liv. Vi deler ganske hans Ønske i saa Henseende, men vi tør hævde, at de Interesser, der af Dampskibsrederi-Foreningen er bleven lagt i Fællesrepræsentationens Haand, er bleven fuldt ud forsvarligt varetagne; og naar Konsul Hansen, mulig med Rette, ønsker et stærkere Initiativ til Fremme af disse Interesser, saa bør det dog erindres, at Dampskibsrederi-Foreningen, som enhver anden af de i Fællesrepræsentationen indtraadte Foreninger, har sin fulde Handlefrihed til at fremme Dampskibsrederiets særlige Interesser. Vi har derfor en Formodning om, at den Rekonstruktion af Dampskibsrederiernes Organisation, som Konsul Hansen har taget Ordet for, i hvert Fald i lige saa høj Grad maatte sigte paa Dampskibsrederi-Foreningen som paa Fællesrepræsentationen.

Overfor Konsul Hansens Ønske om denne sidstes Omdannelse finder vi det nødvendigt atter at pointere, at „det gaar jo godt, som det gaar“. Vi tror, at der under Fællesrepræsentationens otteaarige Arbejde er vist en saadan gensidig Hensyntagen fra Repræsentanterne for de forskellige Interesser, at man ikke fra nogen Side, ikke heller fra Rederiernes, med nogen Grund vil kunne beklage sig; derfor har Samarbejdets Resultater ogsaa været saa gode. Men vi indrømmer Konsul Hansen, at der rent teoretisk kan fremføres ret vægtige Indvendinger mod Repræsentationens nuværende, i Vedtægterne fastsatte Sammensætning. Thi naar hver af de indmeldte Foreninger har 2 Repræsentanter, ganske bortset fra vedkommende Forenings Art, Størrelse, Betydning etc., saa er det klart, at man kan tænke sig enkelte Arter af Foreninger blive saa stærkt repræsenterede, at andre vil ligge under, og vigtige Interesser vil derved kunne krænkes. Vi tror, som sagt, ikke, at Øjeblikket rummer nogensomhelst Fare i saa Henseende, men det kan ikke nægtes, at en saadan kunde komme til at foreligge. Det forekommer os derfor, at Tanken om en anden Sammensætning, om Repræsentationen maatte tage den under Overvejelse, ikke kan afvises som uberettiget. Men overfor Konsul Hansens bestemt formulerede Forslag, hvis Enkeltheder vi ikke her skal komme ind paa, maa vi gøre opmærksom paa Betydningen af en saa vidt mulig ligelig Repræsentation af de forskellige Interesser. Det er ganske utvivlsomt, at det har bidraget meget til at skabe Repræsentationen Indflydelse, at disse forskellige Interesser har været repræsenterede i den med nogenlunde samme Styrke.

Da dette for vor Skibsfart ganske sikkert meget vigtige Spørgsmaal nu er bragt frem for Offentligheden, kunde vi ønske at supplere vore ovenstaaende Udtalelser med nogle Bemærkninger om et andet Krav, som vi kunde tænke os, at Tiden vil stille til Repræsentationen. Det er jo klart, at en væsentlig Del af dennes Indflydelse maa udøves af dens, for Tiden af 6 Medlemmer bestaaende Forretningsudvalg. Jo større Repræsentationen bliver, jo større maa ogsaa det Antal af dens Medlemmer blive, der staar udenfor Forretningsudvalget og altsaa udenfor Ledelsen i snævrere Forstand. Vi tror, det vil vise sig ønskeligt, dels at de forskellige Interesser repræsenteres saa stærkt i Forretningsudvalget, at dettes Magtomraade kan udvides, dels at der derefter skabes en nøjere Forbindelse mellem Udvalget og Repræsentationens øvrige Medlemmer og dette sidste paa en saadan Maade, at denne Forbindelse ogsaa kommer til at omfatte selve de Foreninger, der er repræsenterede. Vi er komne til denne Opfattelse ved at se, at der i disse sidste er adskillig mindre Kendskab til og Interesse for Repræsentationens Arbejde, end der bør være. Dette Forhold vilde, tror vi, blive bedre, naar man skabte et saaledes udvidet Forretningsudvalg og saa betydeligt udvidede selve Repræsentationen, saaledes at man i den fik et adskilligt større Antal Delegerede fra de forskellige Foreninger. Den samlede Repræsentation skulde da under ordinære Forhold kun træde sammen én Gang aarlig, og for den skulde Forretningsudvalget aflægge Beretning om Aarets Arbejde. Denne Sammenkomst skulde forme sig som et Delegeretmøde, og dette skulde være offentligt og helst overværes af de Medlemmer af Rege-

ring, Rigsdag og Administration, der er særlig knyttede til eller interesserede for Skibsfarten. En saadan Ordning er jo ikke uden Forbilleder her hjemme, og vi tror, at disse opfordrer til Efterlignelse. Man vilde ved en Ordning som denne lægge Ledelsen helt over i det udvidede Forretningsudvalg, og man vilde gennem det aarlige Delegeretmøde, der meget fyldigt burde repræsentere de forskellige Søfartsinteresser, dels bringe sig i nærmere Forbindelse med de enkelte Foreninger, dels paa en virkningsfuld Maade vække Offentlighedens og Statsmagtens Forstaaelse af og Interesse for Skibsfarten. Mulig vilde man endelig gennem denne Ordning lettere kunne naa til den fyldigere Repræsentation, som Konsul Hansen har taget til Orde for, uden at krænke berettigede Interesser.

Vi tror, som sagt, ikke, at en Reform i den Retning, vi her løst har antydnet, er stærkt paakrævet i Øjeblikket. Men efter den Anledning, der er givet os, har vi ment at burde fremsætte vor Opfattelse af den Retning, i hvilken en Reform indenfor Skibsfartens ledende Organisation vistnok maatte gaa, om den ønskes.

Der er dannet et engelsk-japansk Dampskibsselskab med en Kapital af 5 Millioner Pund Sterling. Selskabets væsentlige Formaal er at drive Kystfart i de asiatiske Farvande med 40 Dampere, som den japanske Regering har anvendt som Transportdampere, og som Selskabet nu overtager. Dette vil desuden sætte flere store Dampere i Fart mellem Østasien og flere af de større evropæiske Havne.

Til Kanalen ankom d. 2. ds. Barkskibet „Stork“, efter at det for over et Aar siden, d. 19. September 1904, var afgaaet fra Charlton Island, Hudson Bay, bestemt til London. Fra Skibets Afgang og til September 1905 hørte man intet til det. Under normale Forhold skulde Barken allerede have afsluttet sin Rejse sidst i Oktober i Fjor, og det foraarsagede stor Ængstelse, da man endnu i December ikke havde nogen Efterretning om det. Da meldtes der pludselig lige før Jul fra Prawl Point, at en hvidmalet Bark, hvis Signaler man ikke havde opfattet, men som man antog var „Stork“, var passeret. Det viste sig dog snart, at det ikke var det saa længselsfuldt ventede Skib. Man troede nu Skibets Skæbne afgjort, da der kun var den Mulighed tilbage, at det var infrosset. Dette har da ogsaa været Tilfældet. Sidst i Februar meldte et Telegram fra Winnipeg, at Barkskibet „Stork“ overvintrede i Charlton, at Besætningen befandt sig vel, den værdifulde Ladning af Pelsvarer var udlosset og Skibet selv ubeskadiget. Uvisheden var saaledes hævet, og man afventede nu kun, at Isen skulde bryde op; man ventede, at „Stork“ vilde afgaa til London i Juli. Afrejsen er imidlertid bleven forsinket, saa at den først fandt Sted d. 9. August.

Et andet Skib, som man havde opgivet Haabet om mere at se i Havn, er i Lørdags ankommet til Falmouth efter omtrent 200 Dages Rejse fra Brisbane, d. v. s. næsten det dobbelte af den Tid lignende Skibe bruger til Rejsen. Blandt Assurandørerne ansaa man i Almindelighed Skibet for tabt og Besætningen for omkommet, og det har derfor vakt stor Overraskelse og Glæde at se det igen. Skibet er Barken Lalla Rookh, der maaler 841 Brutto Tons og er bygget i Liverpool i 1876. Man afventer med Interesse de nærmere Meddelelser om

denne usædvanlig lange Rejse, under hvilken Skibet ikke har været signaliseret.

Gensidig tysk-fransk Anerkendelse af Maalebrev. Den tyske Regering har fornylig offentliggjort en tysk-fransk Overenskomst, der indeholder følgende Hovedpunkter: I. I franske Havne vil de nationale Maalebrev for tyske Damp- og Sejlskibe som Regel blive anerkendt uden nogen Eftermaaling. II. I tyske Havne vil de efter 30. Juni 1904 udfærdigede Maaalebrev i Overensstemmelse med Forordningen af 22. Juni 1904 for franske Damp- og Sejlskibe som Regel blive anerkendt uden Eftermaaling. Maalebrev af tidligere Dato fritager ikke for Eftermaaling, med mindre de indeholder tilføjet Paategning om Maal efter de ny Forskrifter. III. Begge Parter forbeholder sig Ret til Eftermaaling af Modpartens Skibe for det Tilfælde, da der maatte fremkomme væsentlig Forskel i de to Landes Fortolkning af Maalereglerne.

Scottish Shipmasters and Officers Association har, i Følge „Shipp. Gaz.“, henledet Board of Trade's Opmærksomhed paa den Fare, der kan foranlediges, ved at Dampfløjter paa Grund af Fortætning i Dampledningen ofte er i Stand til at frembringe de Lydsignaler, Søvejsreglerne foreskriver, i det Øjeblik disse paakræves. I Overensstemmelse hermed har Board of Trade besluttet at udsende ny Instruks til Vejledning for dets Funktionærer til Brug ved Undersøgelsen af ny Skibes Taagesignalarer inden Registreringen. I Følge disse skal Dampledningen til Fløjten ikke udgaa fra nogen Ventil, men fra en Hane, der er anbragt direkte paa Kedlen, og være forsynet med en paalidelig Dampfælde. Desuden skal Fløjterøret være af saadanne Dimensioner, at den fortættede Damp uhindret kan komme tilbage til Kedlen eller Dampfælden. Ved ny Skibe skal Dampfløjten stedse prøves, og Prøven skal ikke anses som tilfredsstillende, med mindre Fløjten under alle Forhold giver en klar og skarp Tone.

Regeringen i britisk Ostindien har beordret Havneautoriteterne til at bringe Board of Trades Regler i Anvendelse paa alle Skibe i indiske Havne. Det er forskellige Tilfælde af Overlastning, der har foranlediget denne Forordning.

I Vejle er, i Følge „Børsen“, dannet et af 7 Deltagere bestaaende Interessentskab, der vil drive oversøisk Fragtfart. Selskabet agter at købe en stor, 3-mastet Fuldrigger, „Troop“, der for Tiden ligger i Westindia Dock i London. Købesummen for „Troop“, der maaler 2,200 Tons og stikker 22 Fod, bliver antagelig c. 80,000 Kr.

I Anledning af den i vort sidste Nummer omtalte sørgelige Søulykke udfor Hveen, foraarsaget ved Sammenstødet mellem de to svenske Dampskibe „Niord“ og „Robert“, efter hvilket sidst nævnte sank, og 20 Mennesker druknede, er der afholdt Søforhør i Helsingborg. Det forklaredes under denne af en Skibsfører og to Lodser, at Dampskibe, der passerede Sammenstødsstedet, ved nordlig Strøm og vestlig Vind flere Gange var bragt

indtil 5—6 Streger ud af deres Kurs og havde mistet Styreævn. Der fremsattes Formodning om, at dette kunde skyldes en i Søen opstaaet Hvirvelstrøm. Det oplystes, at der ikke var givet noget Signal fra „Robert“. Af den af „Niords“ Besætning aflagte Forklaring fremgik det, at der var gaaet 3—4 Minuter fra det Øjeblik, da „Roberts“ grønne Lanterne blev synlig, og til Sammenstødet fandt Sted. Anden Styrmand paa „Niord“, der havde Vagt, da Ulykken indtraf, udtalte, at Skibene vilde have passeret hinanden paa 100 Meters Afstand, hvis „Robert“ havde holdt sin Kurs.

Om Sammenstødet foreligger iøvrigt følgende Beretning fra „Niords“ Fører, Kaptajn Wijk:

Aftenen var stille, Søen rolig og Vejret sigtbart. Fra „Niord“, der kom sydfra og var passeret Øst om Hveen, saa man tydeligt Fyrene i Helsingborg og Helsingør. Henimod Kl. 9 observeredes en modgaaende Damper, der viste grøn Lanterne, og hvis Kurs tydede paa, at den vilde gaa gennem Østrenden. Der var ingen andre Fartøjer i Nærheden. Paa „Niord“ var Kaptajnen og anden Styrmand paa Broen. Det forekom Kaptajnen, at Damperne maatte gaa fuldstændig klar af hinanden, og Muligheden af en Kollision faldt ham ikke ind; han gik derfor ind i sit Lukaf for at læse. Udkiggen var paa sin Post, og „Niord“ holdt nøje sin Kurs. Da Damperne kom hinanden nærmere, forekom det anden Styrmand, som om den modgaaende Damper vilde passere tæt forbi, men han ansaa det dog ikke for nødvendigt at varsko Kaptajnen, da et Sammenstød ogsaa syntes ham ganske utænkeligt. Da den modgaaende Damper var kommen ganske nær, drejede den pludselig til Styrbord, saa at dens Kurs krydsede „Niords“. Klokken var da c. 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Styrmanden signaliserede straks med Dampfløjten, at han drejede til Styrbord. Kaptajnen ilede op paa Broen og saa, at en Kollision var uundgaaelig; han gav dog straks Ordre til at slaa Maskinen bak. Fra Dækket paa „Robert“ — den modgaaende Damper — hørtes fortvivlede Raab: „Gaa langs Siden af os“. Lige efter fandt Sammenstødet Sted. „Niord“ løb sin Stævn ind i „Roberts“ Bagbords Side. Der hørtes et frygteligt Brag. Ilden stod i en høj Søjle ud af „Roberts“ Skorsten. „Robert“ sank med Forstævnen nedad, saa at Agterstævnen ragede lige op af Vandet, og man saa Skruen gaa rundt med rasende Fart. Kun c. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minut efter Sammenstødet var dog „Robert“ forsvunden. Besætningen paa „Niord“ var som lammet af Rædsel. Den saa i første Øjeblik kun Vragstykker drive i Søen. Da dukkede en menneskelig Skikkelse op tæt ved Styrbordside. Han reddedes hurtigt i en Baad. Det var Tømmermand Carl Andersson, den eneste, der reddedes af den af 22 Personer bestaaende Besætning. — Kaptajn Wijk kan kun forklare sig Ulykken saaledes, at „Robert“ har villet gaa Vest om Hveen, og at dens Fører har troet at kunne gaa agten om „Niord“. — Den reddede Mand oplyste, at „Roberts“ Fører, Kaptajn Littner, og Styrmanden havde været paa Broen; ellers var alle til Køjs. — „Robert“ var forsikret for 485,000 Kr.

Paa et i Hamburg afholdt Møde er det besluttet at danne en Afdeling for Tyskland af The Baltic and White Sea Conference. En Bestyrelse med Skibsreder Schuldt af Flensborg som Formand valgtes. Paa Mødet var repræsenteret 213,069 Reg.-Tons Brutto.

Suez-Kanalen er nu paany aabnet for Trafiken.

Præsidenten for Cunard Linjen, Lord Inverclyde, er afgaaet ved Døden.

## Loven om Søfolks Ulykkesforsikring.

Fra Indenrigsministeriet er udgaaet følgende

### Bekendtgørelse

angaende

*Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed.*

Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed træder i Kraft fra d. 15. Januar 1906 at regne — for Færøernes Vedkommende dog først fra det Tidspunkt, som vil blive fastsat ved senere udfærdiget særlig Bekendtgørelse. Da denne Lovs Bestemmelser er af indgribende Betydning for Rederes og Skibsføreres Ansvar og Forpligtelser overfor tilskadekomne Søfolk, skal Ministeriet efter Arbejderforsikrings-Raadets Indstilling herved indskærpe følgende:

1. Fra den ovennævnte Dato at regne er alle Redere af registrerede eller registreringspligtige Skibe, som falder ind under Loven af 1. April 1905, ansvarlige efter denne Lov for Følger af Ulykker, der rammer deres Skibes Besætning ved Søfartsvirksomheden, og de er efter Lovens § 23 forpligtede til for denne Risiko at tegne Forsikring hos et af Ministeriet til Overtagelse af Risikoen anerkendt Forsikringselskab.

Undladelse af at tegne Forsikring medfører Straf efter Lovens § 44 og bevirker desuden, at vedkommende Reder og Skib da selv maa tilsvare Forsikringen efter Loven, naar Ulykken indtræffer.

Det samme er Tilfældet, naar den tegnede Forsikring ikke holdes i Kraft.

2. I Følge Lovens § 43 skal der under Ansvar efter sammes § 44 fremtidig ved Udmønstring af Mandskab forelægges Mønstringsbestyreren Oplysning om Forsikrings Tegning. Denne Oplysning gives ved Forevisning af vedkommende Forsikringspolice eller bekræftet Afskrift af samme tilligemed Bevislighed for, at Policen er i Kraft. Saadan Bevislighed vil navnlig kunne tilvejebringes gennem Fremvisning af Kvittering for den senest betalte Forsikringspræmie.

Naar Mønstringsbestyreren finder de givne Oplysninger tilfredsstillende, forsyner han Skibets Bemandingsliste og hver Mands Afregningsbog med Paategning om, at Bestemmelserne i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 angaaende Søfolks Ulykkesforsikring er iagttagne.

3. Saa vel Rederen som enhver, der hører til Skibets Besætning, kan forlange Arbejderforsikrings-Raadets Afgørelse af, om et Skib i Henhold til Bestemmelserne i Loven af 1. April 1905 omfattes af samme. Den i saa Henseende trufne Afgørelse kan indankes for Indenrigsministeren. Ankefristen er 14 Dage fra Underretningen om Afgørelsen.

4. Fra d. 15. Januar 1906 skal der paa ethvert under Loven hørende Skib i Følge Lovens § 26, under Strafansvar efter Lovens § 44, forefindes og paa et for hele Besætningen tilgængeligt Sted være opslaaet:

1) Angivelse af, at Skibet hører under Ulykkesforsikringsloven, tillige med Oplysning om Forsikrings-tegningen.

2) Uddrag af Loven, indeholdende Angivelse af de Bestemmelser i Følge Loven hjemlede Rettigheder og paahvilende Forpligtelser.

Endvidere skal forefindes:

3) et indbundet fuldstændigt Eksemplar af Loven af 1. April 1905.

Endelig skal paa Skibet være til Stede fornødent Oplag af:

4) de af Arbejderforsikrings-Raadet udfærdigede Anmeldelsesblanketter og

5) de af samme Raad udfærdigede Blanketter til Lægeerklæringer.

De under 1 og 2 nævnte Aktstykker kan erholdes udleverede fra Mønstringsbestyrerne eller fra Arbejderforsikrings-Raadet.

De under 4 og 5 nævnte Aktstykker erholdes hos Arbejderforsikrings-Raadet eller hos vedkommende Forsikringsselskab.

Eksemplarer af Loven er til Salgs i Boghandelen.

5. Ansvar for Anmeldelsespligtens Opfyldelse ved Ulykkestilfældes Indtræden paahviler efter Lovens § 27 Reder og Skibsfører.

Anmeldelsen skal ske snarest og senest inden 8 Dage efter Ulykkestilfældet; hvis Ulykken sker udenfor Havn eller Ankerplads senest inden 8 Dage efter Ankomst til Havn eller Ankerplads.

Ethvert Tilfælde, som antages at ville medføre Krav efter Loven, skal anmeldes.

6. Anmeldelsen sker ved, at Skibsføreren eller den, som paa hans Vegne forestaar Skibets Førelse, indsender den af ham udfyldte Anmeldelsesblanket samt Lægeerklæring (se ovenfor § 4, Nr. 4 og 5) til Arbejderforsikrings-Raadet.

For hver tilskadekommen skal gives særskilt Anmeldelse og særskilt Lægeerklæring.

Med Anmeldelsen skal tillige gives Underretning om, hvor vidt Søforklaring her i Landet er optagen om Ulykkestilfældet, og i bekræftende Fald ved hvilken Jurisdiktion.

7. Indtræffer Ulykkestilfælde i fremmed Havn, hvor dansk Konsularembudsmand er ansat, eller indkommer Skibet eller Besætningen første Gang, efter at Ulykkestilfældet er indtruffet, til fremmed Havn, hvor saadan Embedsmand er ansat, skal Anmeldelse ske til denne, for at Forklaring kan blive optagen overensstemmende med Lovens § 30, 3dje Stykke.

8. Findes der ingen dansk Konsularembudsmand i den fremmede Havn, hvor Ulykkestilfældet er indtruffet, eller hvortil Skibet (eller Besætningen) første Gang indkommer, efter at Ulykkestilfældet er indtruffet, og Afleggelse af egentlig Søforklaring derhos ikke udkræves i Medfør af Sølov af 1. April 1892 § 40, paahviler det Skibsføreren, naar Rejsen ikke derved vil forsinkes, at sørge for, at der til Oplysning om Ulykkestilfældet optages Forhør eller Forklaring af den paa Stedet dertil kompetente Myndighed eller, hvis han foretrækker dette, af en dertil af nærmeste Konsularembudsmand bemyndiget Person. Af Forhøret eller Forklaringen vil Afskrift være at indsende enten til nærmeste Konsularembudsmand eller, hvis Sagen derved vilde opholdes unødvendigt, direkte til Arbejderforsikrings-Raadet. De hermed forbundne Omkostninger bliver at afholde af Arbejderforsikrings-Raadet.

9. I Følge Lovens § 28, første Stykke, paahviler det Skibsføreren eller den, som paa dennes Vegne forestaar Skibets Førelse, under Strafansvar efter § 44 i Skibets Dagbog at indføre, naar en til Besætningen hørende Person bliver arbejdsdygtig, og naar han atter bliver arbejdsdygtig.

10. I Følge Lovens § 28, 2det Stykke, paahviler det Skibsføreren at forskaffe den fornødne Lægehjælp, hvis Undersøgelse og Behandling den tilskadekomne er forpligtet til at underkaste sig.

11. Naar et Ulykkestilfælde er anmeldt for Arbejderforsikrings-Raadet, modtager Rederen fra Raadet Med-

delelse om de saa vel Rederen som Skibsføreren i Medfør af Loven paahvilende Forpligtelser med Hensyn til Sagens videre Behandling. Disse Forpligtelser skal af de paagældende nøje efterkommes under Ansvar efter Loven.

## Overrettsdom.

Ved en af Svendborg Købstads Sørret afsagt Dom var Firmaet Petersen & Jensen af Svendborg bleven dømt til at betale Firmaet E. W. v. d. Hude & Søn som Repræsentant for Rederne for Dampskibet „Rodney“ 1,770 Kr. 12 Øre til Rest paa Fragt for et med nævnte Skib befragtet Parti Bomuldsfrøkager med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 28. Oktober 1902, medens Sagens Omkostninger var blevne ophævede. Petersen & Jensen appellerede derefter til Overretten, hvor de ligesom i første Instans paastod sig frifundne mod Betaling af 75 Kr. 38 Øre, medens deres Modpart paastod Sørretsdommen stadfæstet.

Dampskibet „Rodney“ afgik d. 4. December 1901 fra New Orleans til Kjøbenhavn, bl. a. medførende et Parti Bomuldsfrøkager til Firmaet Petersen & Jensen. Efter det udstedte Konnossement bestod Partiet af 12,022 Sække, hvis Vægt Afskiberne havde angivet til 2,964,540 Pd., medens Kaptajnen havde erklæret sig ubekendt med Vægten. Da Skibet, efter at have været i Kjøbenhavn, udlossede i Svendborg, viste der sig at være en Mangel i det omtalte Parti Bomuldsfrøkager af 773 Sække, og denne Mangel erkendte Skibets Repræsentanter sig pligtige at tilsvare efter den Pris, hvorom Parterne var enige, nemlig Kr. 6,15 pr. 100 Pd., saaledes at Vægten for de 773 Sække beregnedes til 245 Pd. pr. Sæk, hvilket var Gennemsnitsvægten for de leverede Sække. Efter denne Beregning var Skibets Repræsentanter pligtige at godtgøre Firmaet Petersen & Jensen Kr. 10,014.49, og naar dette Beløb fradrages den endnu udækkede Fragt, Kr. 11,784.61, udkommer det under Sagen indtalte Beløb, Kr. 1,770.12. Petersen & Jensen forlangte derimod Erstatning for Partiets samlede Vægt efter Konnossementet, 2,964,540 Pd. ÷ Vægten af det dem leverede Kvantum, 2,743,109 Pd., idet de hævdede, at Differencen, 221,431 Pd., hidrørte fra de manglende 773 Sække, og efter denne Beregning kom de kun til at skyldes 75 Kr. 38 Øre.

Overrettsdommen, som afsagdes d. 2. ds., udtaler, at den i Konnossementet opgivne Vægt under de foreliggende Omstændigheder ikke kan være bindende for Rederne, og at det maa have Formodningen imod sig, at de manglende Sække har haft større Vægt end de leverede. Underrettsdommen blev derfor stadfæstet, medens Sagens Omkostninger for Overretten ophævedes.

## Fra Rigsdagen.

### Søfolks Ulykkesforsikring.

Den i afvigte Rigsdagssamling gennemførte Lov om Søfolks Ulykkesforsikring omfatter som bekendt ikke Skibe af under 20 Reg.-Tons Brutto. Indenrigsministeren har nu i Folketinget fremsat et Lovforslag om Ulykkesforsikring for saadanne Skibes Besætninger, for saa vidt de ikke henhører under Loven af 3. April 1900 om danske Fiskeres Ulykkesforsikring. Efter Forslaget skal enhver her i Landet hjemmehørende, der ernærer sig, helt eller delvis, for egen Regning eller som arbejder for andre ved Skibsfart, Baadfart, Færgfart, Pramfart, Bugsering, Stenfiskeri, Sandgravning i Vandet, Optagning

af Vraggods fra Havbunden, Sejlads som kendt Mand udenfor Lodsfarvand, som forhyret Mand paa Lystfartøj, ved Dykker- og Bjærgningsarbejde, ved Isning eller ved andet Arbejde, der kan ligestilles med de nævnte Erhvervsvirksomheder, have Adgang til mod en aarlig Ydelse af 5 Kr. at blive Medlem af den af Indenrigsministeren anerkendte Ulykkesforsikringsforening for danske Fiskere. Ethvert Medlem af denne Forening er, naar han under sit Erhverv med dansk Skib, Baad m. v. rammes af et Ulykkestilfælde, der forringer hans Arbejdsævne, forsikret efter Lovene af 3. April 1900 og 7. Januar 1898, saafremt Ulykkestilfældet er bevirket ved noget af de fornævnte Erhverv, ved Fiskeri eller ved de Forhold, under hvilke Erhvervet eller Fiskeriet foregaar, ved hans frivillige Forsøg paa Redning af Menneskeliv til Vands eller ved Sejlads i Fartøjet udenfor selve Erhvervet. — Medfører Ulykkestilfældet Døden, er den Paagældendes Efterladte forsikrede mod det lidte Tab af Forsørger efter samme Regler som de tilsvarende i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring. — Rammes en forsikringsberettiget Person af et Ulykkestilfælde, der for ham begrunder Krav efter Loven om de industrielle Arbejdes eller Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, bortfalder hans Krav efter den her foreslaaede Lov.

Denne Lov antages at ville komme til at omfatte højst 1,924 Fartøjer og Baade med 3,848 Mand. Staten bærer den Del af Udgifterne til Forsikringen, der ikke kan dækkes ved de Forsikredes eget Bidrag. Statens Tilskud anslaaes til c. 15—16,000 Kr. aarligt. Arbejderforsikrings-Raadets Afdeling for Ulykkestilfælde under Fiskeri foreslaas udvidet med 4 Medlemmer i Anledning af den her foreslaaede Lov.

#### Tilføjelse til Sønringsloven.

Indenrigsministeren har i Folketinget fremsat Forslag til Lov om følgende Tilføjelse til § 15 i Sønringsloven:

„For Reserveunderofficerer i Maskinkorpset eller Søminekorpset kan den i § 13, Litra b., for Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2den Klasse omhandlede Tjenestetid som Medhjælper nedsættes med den Tid, hvori vedkommende har været udkommanderet som Elev i de af Flaadens Skibe, hvor der holdes Skole i Maskintjeneste, eller har arbejdet som Maskinarbejder ved Maskin- og Kedeleftersyn om Bord i Flaadens Skibe, dog maa Nedsættelsen ikke andrage over 6 Maanedere.“

Denne Bestemmelse anses som gældende fra d. 1. Februar 1904, saaledes at den bliver anvendelig paa de efter denne Dag indkaldte værnepligtige Maskinister.

## Besejlingsforholdene i Limfjorden.

Vi har modtaget følgende:

Nu, da den mørke Aarstid atter indtræffer, begynder vi, særlig Smaaskipperne, at føle Savnet af et Par Ledefyr ved Løgstør. Naar man kommer fra en af de vestlige Pladser i Fjorden, maa man, naar man ikke er sikker paa at kunne række Løgstør før Aften, søge en Ankerplads enten ved Fæggesund eller Nykjøbing, altsaa to à tre Mil fra Løgstør, da Bredningen ikke afgiver nogen Ankerplads for Smaaskibe; megen Tid kunde vindes, naar man trygt kunde holde paa Løgstør og vinde den Distance.

Limfjorden er mange Smaaskibes Virkefelt; og naar man betænker deres store Kamp for Tilværelsen, da maa det indrømmes, at Lettelser burde gives. Hvis vi fik et Par Ledefyr ved Løgstør, og Jærnbanesvingbroen ved Aalborg blev lidt hurtigere i sine Bevægelser, naar

Passagen er fri, da var meget vundet for Limfjordens Vedkommende.

J. Jensen,  
Jagt „Constance“ af Lohals.

## Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge været effektueret mange Befragtninger, naar lige undtages fra Østen og La Plata, af hvilke navnlig sidst nævnte ligger ualmindelig livløst, hovedsagelig paa Grund af de stadig herskende Strejker. Ellers har Markedet, som sagt, været livligt, og fra Sortehavet, Azoff etc. viser Raterne en lille Opgang for prompt Lastning. Pr. 1/15. November kan faas 10/6 fra Sulina til L. H. A. R. for store Baade. Middelhavet er ogsaa fast, og der noteres mange Laster. Med Hensyn til Nordamerika, dette saa betydningsfulde Marked, har der i Særdeleshed været et godt Begær for Tonnage til Korn, og en Række Dampere sluttedes pr. Novbr./Decbr./Januar til 1/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Havre til ud-søgt Havn, 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2/5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> tungt Korn, ligesom en Del Baade placeredes for Bomuld, Petroleum etc. Fra Golfen er Begæret ogsaa godt, særlig for Tømmertonnage, hvorfor der betales omkring 85/ à 87/6 til Holland og en britisk Havn. Paa Netto Charter sluttedes sidst til 11/6 à 11/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> U. K. eller Kontinentet pr. November, 12/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> én, 13/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to danske Havne. En Del Dampere sluttedes i Timecharter for amerikansk Regning, og der er fremdeles god Efterspørgsel, hvilket bør udlægges som et godt Tegn. I Østersøen er der intet særlig bemærkelsesværdigt at anføre med Hensyn til Returfragterne, der gennemgaaende holder sig lave, til Trods for, at det jo nu gaar med stærke Skridt mod Afslutningen af Træafskibningerne fra Botten. De russiske og tyske Eksportpladser har fremdeles ikke meget at byde paa, men det kan næppe vare ret længe, inden der kommer mere Liv i Korneksperten fra Libau og Reval og Høreksperten fra Riga. Fra St. Petersburg ligger Markedet en Kende bedre, men medens dette skrives, betales dog ikke mere end 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Hvedebasis til London eller Rotterdam. Fra Riga er det meget vanskeligt at gennemføre Konferenc Fragterne i Øjeblikket. De høje Kulfragter til Rusland holder sig, og der betales 5/ à 5/3 fra Østkysten, men man maa ogsaa huske paa, at Arbejdspengene er meget dyre, og der er stor Risiko for daarligere Ekspeditioner. I andre Retninger er Kulfragterne nærmest uforandrede. Til god dansk Havn faas 4/6 à 5/ for 1,000/2,500 Tons Baade, og til Swinemünde noteres 4/6.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra de russiske Østersøpladser er Stemningen for Øjeblikket noget mattere, da Tilførslen er noget knap. ab Petersburg vil vel kunne opnaas omkring 16 Mark; ab de tyske Østersøhavne er ingen væsentlig Forandring siden sidste Notering; Markedet er stadig fast for Königsbergs, Danzigs samt Memels Vedkommende; men fra de andre Pladser er det flovt.

ab Memel noteres 7 Mark for Havre Danmark, Sundhavn, samt til Sunderland Planker 22/6 à 23/.

ab Königsberg vil sikkert 15 Mark være at gennemføre, hvortil der maaske allerede er sluttet.

ab Danzig noteres fremdeles 6 Mark for Oljekager samt Sukker til Wasa 7 Mark og til Rügenwalde Hvede 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 Mark.

ab Stolpmünde og Kolberg udbydes slet intet; derimod noteres fra Rügenwalde Rug til 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark.

ab Stettin. Om end det er noget sparsomt med Ladninger, synes dog Raterne at være en Del bedre; der skal saaledes være sluttet Cement til Danmark til omkring 70 Pf.



ab Rostock søges atter nogle Skibe for Rug og Hvede 3 Mark Sundhavn, 3 $\frac{1}{2}$  Mark Danmark, mere er foreløbig ikke at opnaa.

ab Lübeck er Forholdene noget lignende, idet der er sluttet for Hvede til Sundhavn 3 Mark pr. Ton; et Par enkelte Skibe opnaaede tilfældigvis senere 5 Mark for Salt til Danmark.

ab Hamburg sluttet til omkring 5 å 5 $\frac{1}{2}$  Mark pr. Ton for Korn til Danmark.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været temmelig stille, og ikke overdrevent mange Befragtninger er gjort; der blev bl. a. sluttet Majs til Stege, Stubbe-kjøbing 9 Øre, Nykjøbing S. 10 Øre samt Byg til Flensborg 3 $\frac{1}{4}$  Mark.

ab Bornholm er sluttet til Harburg, Hamburg 4 Mark, Burg 3 $\frac{1}{2}$  Mark pr. Ton Sten; et Par enkelte Skibe kunde i forrige Uge have opnaaet 4 $\frac{1}{2}$  Mark pr. Ton.

Kulfragterne staar temmelig fast i Øjeblikket, og der skal saaledes være sluttet fra Firth of Forth til forskellige danske Havne til £ 6 pr. Keel.

ab London staar det Øjeblikket lidt mat, og der skal ikke være saa faa Skibe; pr. sidste Halvdel af Oktober samt November/December vil der komme flere Ladninger Kliid til Danmark, Sverrig.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.:* I hvilket Nummer af „Dansk Søfartstidende“ har der været omtalt en Sretssag af 21. Juni 1905 mellem Lodseriet i Kjøbenhavn og svensk Skibsfører J. P. Gustafson. Den skal under de for Tiden her i Landet gældende Regler for Bugsering have særlig Interesse for vore Sejlskibe.

En Skibsfører.

*Sv.:* Den nævnte Sag var refereret i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 26 for d. 29. Juni d. A. Side 285.

*Sp.:* Er det ved Lov paabudt ældre Dampskibe i Fragtfart, som har været dansk Ejendom forinden 1903, at være forsynet med Certifikat for Kompasserne om Bord samt for Lanterner, hvor der fordres kulrte Glas indenfor det rifiede Glas, naar der ellers findes to Sæt reglementerede Lanterner om Bord?

*Sv.:* Dampskibe, der er anskaffede før d. 1. Januar 1904, skal have Certifikat for Kompasserne og Lanterne om Bord, naar disse er anskaffede efter nævnte Dato, eller hvis Skibets Skrog eller Maskineri, ligeledes efter denne, er underkastet en Hovedreparation. Certifikatet skal være fra Orlogsværftets Prøvekammer eller fra et andet, af Indenrigsministeren anerkendt inden- eller udenlandsk Prøvekammer, for Tiden Board of Trade eller Kew i England eller Seewarte i Hamburg.

I „Sh. Gaz.“ spørges:

1) Har Lodsens alene Kommandoen over Skibet fra det Øjeblik, han kommer om Bord?

2) Hvis der tilstøder Skibet en Ulykke, medens Lodsens fører det, kan der da gøres Ansvar gældende mod denne?

Hertil svarer Bladet:

ad 1) Naar Talen er om Tvangslodning, er det fastslaaet, at Lodsens erstatter Kaptajnen med Hensyn til Skibets Navigering, og i denne Henseende har sikkert alene han Kommandoen. Samtidig er det Kaptajnens Pligt at hindre

Ulykkestilfælde og ikke helt at overlade Skibet til Lodsens. Der er altid Pligter, for hvis Opfyldelse Kaptajnen er ansvarlig, saaledes med Hensyn til Skibets sædvanlige Arbejde, Ud-kig og de af Forholdene paabudte Forsigtighedsregler. I Tilfælde af absolut Nødvendighed, saaledes Lodsens iøjne-faldende Uduelighed, er det hans Pligt at overtage Komman-doen og fjerne Lodsens fra denne. I et Tilfælde for nylig blev Kap-tajnen suspenderet, væsentlig fordi han ikke havde brugt Lodsens ofte nok, skønt han havde en statsansat Lods (men ikke en Tvangslods) om Bord. Denne Dom blev ved Appel til Admiralitetsretten stadfæstet.

ad 2) Lodsens vil kun blive kendt skyldig, dersom det godtgøres, at han har udvist Forsømmelighed.

## Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1905 an-meldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 7 amerikanske, 9 britiske, 3 danske, 3 franske, 2 tyske, 3 italienske, 5 norske, 1 russisk, 2 svenske, ialt 35; Dampskibe: 1 amerikansk, 5 britiske, 2 franske, 1 tysk, 2 japanske, 1 spansk, 1 svensk; ialt 13. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene; Stranding 17, Ild 3, sunkne 4, forladt 3, Kondemnation 5 forsvundne 3; for Dampskibene: Stranding 5, Kollision, 2, sunkne 3, Kondemnation 3.

Gesine, Galease af Hamburg, kom, paa Rejsen fra Skive til Lysekil i Ballast, paa Grund ved Voersaa, men blev atter bragt flot af Svitzers „Expres“.

Hulda, svensk Skonnert, har været paa Grund ved Asaa. Flot med Assistance af Fiskere og fortsat Rejsen.

Anna, Skonnert af Aarhus, er den 3. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Gødningssalt, grundstødt paa Vresens Nordside. Flot og indbragt til Nyborg af Dpsk. „Margrethe“. Skonnerten har mistet Kølen og maa losse og reparere.

Earl of Zetland, Fregatskib af Nystad, er den 5. ds., paa Rejsen fra Sundsvall til Afrika med Trælaster, strandet ved Vang paa Bornholm. Besætningen reddedes ved Hjælp af Raketapparat.

Skarodde, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 5. ds. paa Grund paa Nordsiden af Skagen. Skibet, der kom fra Kristiania med en Ladning Cement, kom snart flot ved egen Hjælp.

Herom skriver vor Korrespondent i Skagen den 5. ds.: I Gaar Aftes Kl. 8 strandede paa Grund af Regntykning paa Skagens Nordstrand Øst for Batteriet Dampskib „Skarodde“, Kaptajn Andersen, af Mariager, kommande fra Kristiania, bestemt til Hjemstedet med 900 Sække Cement. Skibet maaler 43 Reg.-Tons og har 5 Mands Besætning. Ved Hjælp fra en Motorfiskerbaad kom det strandede Skib atter flot i Dag Kl. 9 $\frac{1}{2}$  Form., efter at have kastet en Del af Ladningen over Bord. Bjærgelønnen skal afgøres ved Søretten.

Activa, Dpsk. af Bremen, indkom hertil den 4. ds. for Reparation. Skibet har i haardt Vejr lidt Skade paa Skanseklædningen og mistet Anker og 60 Favne Kæde. En Del af Dækslasten er ligeledes gaaet tabt.

Elisabeth, Skonnert af Riga, der indkom hertil med Skade efter Kollision, reparerer i Kalkbrønderihavnen. Forskibet er stærkt beskadiget.

Direktor, Skonnert af Libau, ankom hertil den 4. ds. fra Libau med Trælaster. Skibet har haft en haard Rejse og har mistet en Del af Dækslasten.

Ella, Brig af Kalmar, er, paa Rejsen fra Tayport til Vestervik med en Ladning Kul, sprunget læk i Nordseen og blev sat paa Grund ved Skagens Nordside med 7 Fod Vand i Lasten. Besætningen, ialt 8 Mand, bjærgedes om Bord i Lodsdamperen og blev derfra landsat i Skagen. Skibet er Vrag.

Herom skriver vor Korrespondent i Skagen den 6. ds.:

I Gaar Aftes Kl. 7 blev formedelst Læk Brig „Ella“, Kaptajn Axel Berggreen, af Kalmar landsat paa Skagens Nordstrand Øst for Batteriet og Højen Fyr. Skibet maaler 249 Reg.-Tons, har 8 Mands Besætning og kom fra Tayport (Dundee) i Skotland, bestemt til Vestervik i Sverrig med 362 Tons Kul. Den 5. om Morgenen sprang Skibet læk imellem Hanstholm og Ryvingen i en sydlig Storm, og da det med 6 Fod Vand i sig, uagtet der stadig pumpedes saavel med Haandpumpe som Vindpumpe, befrygtedes at ville synke, blev det landsat Øst for Højen Fyr. Besætningen forlod Skibet i

egen Baad, og da den paa Grund af Brænding ikke kunde lande, blev den i rum Sø og optoges Kl. 1 om Morgenen af Lodsdamperen „Skagerak“, der bragte den ind til Skagen. Fartøjet ligger sunket imellem 2. og 3. Revle og er formentlig Vrag. Mandskabets Tøj bjærgedes.

Hektor, Barkskip af Brevik, er den 5. ds., paa Rejsen fra Methil til Frederikshavn med en Ladning Kul, strandet Øst for Hirtshals Fyr. Besætningen, ialt 8 Mand, bjærgedes af Hirtshals Redningsbaad. „Hektor“ er fuldstændig Vrag. Kaptajnen havde fejlagtig antaget Hirtshals Fyr for at være Skagens, og da han derfor vilde staa Skagen ind, endte Sejladsen paa Revlen ved Hirtshals.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, er ankommet til Antwerpen efter en meget stormfuld Rejse og har faaet en Del oven Bords Skade samt mistet nogen Dækslast.

Nordsøen, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Gefle med Træløst været paa Grund ved Gravelines. Skibet kom hurtig flot.

Iris, Dpsk. at Gøteborg, har været paa Grund ved Høganäs og er indkommet til Helsingør.

Viking, Dpsk. af Bergen, der paa Rejsen fra Lerwick til Stettin med en Ladning Sild søgte ind til Frederikshavn for Kulforsyning, fik ved Afgangen derfra en Trosse i Skruen, der maatte fjernes af Dykker.

Agent Petersen, 3-m. Skonnert af Marstal, er den 8. ds. indbragt til Cuxhaven med brækket Stormast og betydelig oven Bords Skade forårsaget af Storm.

Adeler, Skonnert af Blidø, er, paa Rejsen fra Odense til Busland i Ballast, grundstødt ved Nordskov paa Hindsholm. Svitserer assisterer.

Thisted, Dpsk., kom den 7. ds. paa Grund ved Gilleleje Havn. „Bien“ assisterer.

Seaham Harbour, Dpsk. af Sunderland, ankom hertil den 9. ds. efter en meget haard Rejse over Nordsøen. Skibet har faaet Skade paa Redningsbaade og Styregrej.

Hannes, Barkskip af Nystad, og Føyenland, Barkskip af Fredriksstad, er indkomne hertil efter at have været i Kollision med hinanden udfor Falsterbo. „Hannes“ har lidt mest ved Kollisionen og har faaet saavel Mesan- som Stormasten knækket. Tømmermanden paa „Føyenland“ faldt ved Kollisionen over Bord og druknede.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Der er afholdt en i alle Henseender tilfredsstillende Prøvefart med den for Regning Hr. Rob. M. Slomann jun. i Hamburg paa Flensborg Skibsværft nybyggede Dampfer Florenz. Skibet har følgende Dimensioner: 280' x 37' 6" x 23', Bæreevne 2,700 Tons. Det er bygget til Germ. Lloyd 100 A. 4. L med Tregangs Ekspansionsmaskine af 1,000 ind. H. K., der giver en Fart af 10 Knob.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 10. Oktober.) Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 9. Oktbr. for Antwerpen, Køningsberg. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 8. Oktbr. — Algarve, Borries, afg. herfra 9. Oktbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stockholm 9. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 7. Oktober. — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 5. Oktober. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 4. Oktbr. — Arno, Strubberg, ankom til Harnæs 9. Oktbr. — Axelhus, Skov, ank. hertil 8. Oktbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Antwerpen 4. Oktbr. — Beira, Lunge, afg. fra Lissabon 3. Oktbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Dartmouth 9. Oktbr. — Christian IX, J. Wiencke, afg. fra London 9. Oktober. — Dagmar, Larsen, ank. til Dunkerque 9. Oktbr. — Douro, Mortensen, passerede Holtenau 10. Oktbr. for Riga, Antwerpen. — Ella, Andresen, afgik herfra 7. Oktbr. — Florida, Ørum, ankom

hertil 21. Septbr. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 9. Oktbr. — Garonne, Kropmann, ank. hertil 9. Oktober. — Georgios I, Sørensen, afgik fra Malaga 9. Oktbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Gibraltar 8. Oktober. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 9. Oktbr. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 7. Oktober. — Kiew, Meldahl, ankom hertil 10. Oktober. — Kursk, Gommessen, afg. fra Hull 6. Oktober. — Leopold II, Meyer, afg. fra St. Petersburg 9. Oktbr. — Loire, Craignou, ankom til Riga 8. Oktober. — Louise, Kruuse, ankom hertil 6. Oktober. — Louisiana, Andersen, afgik fra New Orleans 20. September. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 28. September. — Maja, Iversen, ank. hertil 9. Oktober. — Morsø, Jacobsen, ankom til Stavanger 9. Oktbr. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 28. Septbr. — Nishnij Novgorod, Harder, pass. Brunsbüttel 10. Oktbr. for Libau—Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Marseilles 6. Oktbr. — Omsk, Jonsen, ankom til Havre 5. Oktbr. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 1. Oktober. — Perm, Christensen, ank. til London 8. Oktbr. — Pregel, Olsen, afg. fra Newcastle 4. Oktober. — Rita, Schibbye, ank. hertil 8. Oktbr. — Seine, Dampt, afgik fra Bordeaux 7. Oktober. — Texas, Andersen, afgik herfra 26. Septbr. — Thyra, Fischer, ank. til Riga 6. Oktbr. — Tiber, Bech, ankom til Marseilles 7. Oktober. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 8. Oktbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Funchal 30. Septbr. — Viking, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 9. Oktober. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristiansand 6. Oktober. — United States, Wulff, ank. hertil 8. Oktober. — Riberhus, Andresen, ankom til Trondhjem 9. Oktober. — Hengest, Harder, ankom til St. Petersburg 4. Oktbr. — Esbjerg, Søeberg, ankom til Aarhus 10. Oktbr. — Dana ank. til Danzig 9. Oktbr. — Livadia, Andersen, afgik herfra 6. Oktober. — Activa afgik herfra 4. Oktober. — Romeo afgik herfra 4. Oktober. — Jupiter afgik herfra 7. Oktober. — Aarhus, Sørensen, ank. hertil 10. Oktober. — Juno afgik fra Rotterdam 7. Oktober. — Opollo ank. hertil 10. Oktbr. — Hittfeld afgik herfra 9. Oktbr. — Tjaldur, Rothe, afg. herfra 8. Oktbr. til Færøerne via Leith. — Laura, Aasberg, afg. fra Leith 3. Oktober til Færøerne & Island. — Ceres, da Cunha, afgik fra Leith 23. Septbr. til Island. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 8. Oktober fra Island. — Moskov, Gøtsche, afgik herfra 9. Oktbr. til Island via Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, ankom til London 9. Oktober. — Frode, Meyer, ankom til St. Petersburg 28. Septbr. — Sigurd, I.P. Jørgensen, ank. til Trångsund 10. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Jacobstad 8. Oktober, bestemt til Cardiff. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Kemi 3. Oktober. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Stettin 8. Oktober. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 7. Oktbr., best. til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, ank. til Rouen 10. Oktober. — Ragnar, Holst, afgik fra St. Petersburg 5. Oktbr., best. til Rotterdam. — Skjold, Risø, afgik fra St. Petersburg 11. Oktober. — Magnus, C. A. Schmidt, ankom til Hull 9. Oktober. — Olaf, Th. H. Petersen, afgik fra Blyth 4. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Svend II, Jensen, afg. fra Rouen 11. Oktober. — Harald, Hveysel, ankom til Kronstadt 6. Oktober.

Viking, Bjørn, Drescher, ankom til Korsør 10. Oktbr. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Rouen 9. Oktbr. — Ulf, Huus, ankom til Rouen 10. Oktober.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Dunkerque 9. Oktbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Uleåborg 7. Oktober. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra Barry 6. Oktober, best. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Antwerpen 2. Oktbr. — Helmer Mørch, Jørgensen, ankom til Kronstadt 30. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til Rotterdam 9. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Odessa 8. Oktbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Kronstadt 7. Oktbr., bestemt til Hull. — Peter Berg, Petersen, afg. fra Rotterdam 7. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Grimsby 1. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 3. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til London 6. Oktober.

Danmark. Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Blyth 9. Oktober. — Ansgar, Predbjørn, ankom til Dunkerque 7. Oktober. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kronstadt 1. Oktober. — Hamlet, Reese, afgik fra Kronstadt 8. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Helge, Olsen, afg. fra Finland 8. Oktbr., best. til Calais. — Rolf, Olsen, ank. til Rotterdam 4. Oktober. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afg. fra Finland 5. Oktober, best. til Rotterdam.

Heimdahl. Anine, Leth, afg. fra Norrkøping 10. Oktober. — Kamma, Løffer, ankom til Blyth 8. Oktober. — Helga, Risø, ank. til Sunderland 8. Oktbr. — Martha, Christensen, afg. fra Sundsvall 11. Oktober. — Elna, Rathje, ankom til Dieppe 9. Oktober. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Calais 9. Oktober. — Simone, Jørgensen, afg. fra Rouen 9. Oktober. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Åbo 7. Oktober.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ank. til St. Petersborg. 6. Oktbr. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra La Rochelle 8. Oktbr., bestemt til Cardiff. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Tayport 8. Oktbr. — Nordsean, Gram, afg. fra Gravelines 7. Oktbr., best. til Alloa Dock. — Nexos, Basse, ankom til Luleå 7. Oktober. — Nora, Jørgensen, ankom til Narva 8. Oktbr. — Cito, P. Nielsen, afg. fra Bremerhaven 7. Oktbr., bestemt til Reval. — Napoli, Christensen, afgik fra Rochefort 8. Oktbr., best. til Newport River. — Dagmar, Hansen, ank. til Alicante 5. Oktbr. — Neptun, Knudsen, afgik fra Marseilles 4. Oktober, bestemt til Malmø via Grimsby. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Gijon 7. Oktober. — Alfa, Iversen, ankom til Kotka 8. Oktober.

**Nordsean.** Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Boness 10. Oktbr. — Nordland, Norsk, ank. til Windau 4. Oktbr. — Holland, Poulsen, ankom til Boness 5. Oktbr. — England, Andersen, ankom til Kramfors 7. Oktober. — Rusland, Møller, ank. til Tyne 10. Oktober.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Repola 6. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Norfolk 30. September. — Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 18. Septbr. — Mars, Clausen, afgik fra Thisted 10. Oktober.

**Dania.** Lilly, Nielsen, pass. Kanalen 9. Oktbr., best. til Borgå. — Dagny, Lorentzen, ankom til Hernøsand 8. Oktbr. — Mary, Larsen, ank. til Irvine 7. Oktbr.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Fécamp 10. Oktober.

**Jylland.** Ebba, Meinertz, afg. fra St. Petersborg 8. Oktbr., best. til Hamburg. — Karen, Eriksen, ank. til Kronstadt 8. Oktober. — Ingrid, Winther, afgik fra St. Petersborg 9. Oktbr., bestemt til London.

**Kjøbenhavn.** Russia, Jespersen, afgik fra Helsingør 10. Oktober, best. til St. Petersborg.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Amsterdam 8. Oktbr., ankom til Sunderland 9. Oktober.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Kjøbenhavn 6. Oktober, ank. til Riga 9. Oktbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 5. Oktbr., best. til Dordrecht. — Britannia, Jensen, afg. fra Kronstadt 9. Oktober, ank. til St. Petersborg 9. Oktober. — Caledonia, Storm Hansen, afgik fra Dordrecht 9. Oktober, bestemt til Sunderland. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 6. Oktober, best. til Luleå.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afg. fra Hamburg 2. Oktober, ankom til Blyth 7. Oktober. — Carbonia Winckler, afgik fra Åbo 7. Oktober, ank. til Kotka 8. Oktober.

**Dan.** Fionia, Hansen, ankom til Kbhvn. 5. Oktober. — Selandia, Rasmussen, ankom til Königsberg 3. Oktober.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Blyth 9. Oktober. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Sulina 6. Oktober. — Flynderborg, Larsen, ankom til Terneuzen 9. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Petersborg 9. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Rouen 10. Oktober. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Bona 7. Oktober, bestemt til Stettin. — Kronborg, Sørensen, ankom til Sulina 9. Oktober. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Ghent 8. Oktober, best. til Burntisland. — Skanderborg, Clausen, ankom til Ymuiden 9. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, afgik fra Methil 8. Oktbr., bestemt til Aarhus. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 10. Oktober, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kjøbenhavn 10. Oktober.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Solombal 7. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Riga 10. Oktober. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hudiksvall 25. Septbr., best. til Aleksandria. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kallundborg 6. Oktober, best. til Wasa. — Skodsborg, Schultz, ank. til Tøjby 10. Oktbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Rotterdam 4. Oktober. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 8. Oktbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Ghent 8. Oktober.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Rouen 8. Oktober, best. til Blyth. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Jacobstad 2. Oktober, bestemt til Newport. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr., best. til Skellefteå.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Terneuzen 3. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Newcastle 9. Oktbr. — Helene, Jensen, ankom til Riga 8. Oktbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Methil 10. Oktober, bestemt til Karrebækminde. — Agnete, Sørensen, afg. fra Windau 5. Oktbr., best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Newcastle 7. Oktbr., bestemt til Riga. — Alice, Hansen, ank. til Methil 8. Oktober. — Ajax, Brorsen, ankom til Skien 7. Oktober. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra

Kiel 7. Oktober, best. til Methil. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 8. Oktober.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Habana 30. September. — St. Jan, Rambusch, ank. til Progresso 2. Oktbr. — St. Thomas, Prah, afgik fra St. Thomas 2. Oktober. — St. Domingo, Koch, ank. til Kbhvn. 30. September.

**Ærø.** Heini, Boutrup, afgik fra Kjøbenhavn 3. Oktober, bestemt til Stralsund.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Wiborg 10. Oktober. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Calais 9. Oktober. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Frederikshavn 7. Oktober. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Kjøbenhavn 10. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 6. Oktober. — Hans Tausen, Klaborg, ank. til Uleåborg 5. Oktober. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Velzen 9. Oktober. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til Kronstadt 7. Oktbr. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Helsingør 8. Oktober. — H. Pontopidan, Klitgaard, ank. til Rotterdam 10. Oktober. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Cardiff 5. Oktbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Ghent 4. Oktober. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til St. Petersborg 4. Oktbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Tyne 7. Oktober.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Trångsund 3. Oktbr., best. til Rotterdam. — London, Krogh, afgik fra Blyth 5. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Paris, Tholander, ankom til Aarhus 6. Oktober. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 28. September, bestemt til Demerara.

**Mercur.** Berlin, Bom, afgik fra St. Petersborg 7. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Wien, Brink, afgik fra Kronstadt 10. Oktober, bestemt til Uleåborg. — Roma, v. Thun, ank. til Mobile 25. September.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Ørnskjöldsvik 6. Oktbr., bestemt til Bremen. — Clara, Villadsen, ank. til Kbhvn. 9. Oktober. — Kai, Kurtzhals, ankom til Jacobstad 10. Oktbr. — Erik, Steen, afg. fra Korsør 9. Oktober, best. til Windau. — Svend, Christensen, ank. til Neufahrwasser 6. Oktbr. — Axel, Damm, ank. til Königsberg 6. Oktober. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Kjøge 7. Oktbr., best. til Hull. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Kotka 10. Oktbr. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til St. Petersborg 2. Oktober. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Middelfart 5. Oktober. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Kronstadt 8. Oktbr., bestemt til Geestmünde. — Ulrik Holm, Bønne-lykke, afg. fra Barry 10. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ankom til Wiborg 6. Oktober.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Aarhus 3. Oktober. — Argus, Holm, ankom til Odense 7. Oktober. — Hans Peter, Westh, ankom til Kjøbenhavn 7. Oktober.

**Svendborg.** Skirner, Pilegaard, ankom til Gøteborg 2. Oktober. — Cimbria, Nielsen, ankom til Kjørteminde 1. Oktober. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Savannah 2. Oktober. — Najaden, Rasmussen, ankom til Bremen 3. Oktober. — Althea, Skovgaard, ank. til London 4. Oktbr. — Kirstine, Sørensen, ank. til Pillau 4. Oktober. — Lyø, Jensen, ank. til Stavanger 4. Oktober. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Dundee 4. Oktober. — Erik, Christensen, ankom til Libau 5. Oktober. — Valkyrien, Hansen, ankom til Skellefteå 5. Oktober. — Zenitha, Jensen, ankom til Korsør 6. Oktober. — Emanuel, Bentzen, ankom til Åbo 7. Oktober. — Haabet, Andreasen, ankom til Rudkjøbing 6. Oktober. — Ebenezzer, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 5. Oktober. — Belona, Larsen, ankom til Fowey 7. Oktober. — Martin, Hvinegaard, ankom til Rotterdam 9. Oktober. — Doris, Købke, ankom til Svaneke 7. Oktober. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Dieppe 7. Oktober. — Ariel, Nielsen, ankom til Brest Red 8. Oktober. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Paimpool 8. Oktober. — Hanne, Nielsen, ankom til Stubbekjøbing 8. Oktober. — Fylla, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 8. Oktober. — Roma, Jensen, ankom til Kjøbenhavns Red 8. Oktober. — Hansigne, Nielsen, ankom til Bandholm 7. Oktober. — Wera, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 7. Oktober. — Martin Nissen, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 7. Oktober. — Brødrene, Jørgensen, ankom til St. Petersborg 8. Oktober.

**Æra.** Eos, Christensen, afgik 29. September fra Borgå til Abbeville. — Ellen, Hansen, afg. 1. Oktober fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ellen, Svendstrup, ankom 30. Septbr. til Kjøbenhavn fra Island. — Theodor, Andersen, ankom 2. Oktober til Kjøbenhavn. — Mariana, Andersen, ankom 2. Oktober til Faxe Ladeplads. — Albertine, Madsen, ank. 2. Oktbr. til Hammerhavn. — Valkyrien, Friis, ankom 3. Oktober til Halmstad. — Haabet, Albertsen, ank. 2. Oktbr. til Kjøbenhavn. — De tre Søskende, Rasmussen, ankom 2. Oktober til Kjøbenhavn fra Kiel. — Ingolf, Nymann, ank.

28. September til Reykjavik. — Søstrene, Christensen, ank. 4. Oktober til Laguná d. T. — Fredensborg, Kisby, ank. 4. Oktober til Dakar. — Freya, Petersen, ank. 4. Oktober til Swinemünde. — Enigheden, Friis, ank. 3. Oktober til Holtenau. — H. C. Grube, Svane, ank. 3. Oktober til Bristol. — Veritas, Jørgensen, afg. 2. Oktober fra Göteborg til London. — Astræa, Svane, ank. 30. Septbr. til Gravelines. — Maagen, Mortensen, afgik 4. Oktbr. fra Gibraltar til Neapel. — Marie, Østermann, ank. 5. Oktbr. til Rønneby Red. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. 5. Oktober til Dysart Red. — Cathinka, Olsen, ank. 5. Oktober til Carlshamn. — Dana, Pedersen, ank. 5. Oktober til St. Ybes. — Ørnen, Rasmussen, ank. 4. Oktober til Kjøbenhavn. — Yrsa, Bay, ank. 6. Oktbr. til Gibraltar. — Harris, Thorsteinson, ank. 4. Oktober til St. Johns. — Marie, Weber, ank. 6. Oktober til Sundsvall. — Valborg, Johansen, ank. 6. Oktober til Brunsbüttel. — Amor, Hansen, ank. 7. Oktober til Kiel. — Expres, Boye, ank. 7. Oktbr. til Wismar. — Rolf, Christensen, ank. 7. Oktober til Råfsø. — Albertha, Kromann, ank. 7. Oktober til Borgå. — Alf, Rasmussen, ank. 7. Oktober til Gefle. — Concordia, Bastholm, ank. 9. Oktober til Tvededal. — Neptun, Jensen, ank. 7. Oktober til Swinemünde. — Abba, Petersen, ank. 9. Oktober til Warnemünde. — Peter, Olsen, ank. 8. Oktober til Neufahrwasser. — A. H. Friis ank. 9. Oktober til Frederikshavn, afgik 9. Oktober til Nakskov. — Elise, Petersen, ank. 9. Oktbr. til Haderslev. — Marie, Østermann, ank. 9. Oktober til Swinemünde. — Forældres Minde, Christensen, ank. 7. Oktober til Præstø. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 9. Oktober til Skelskør. — Nathalia, Eriksen, afgik 3. Oktober fra Domsjø til Lorient. — Ægir, Rasmussen, ank. 8. Oktober til Bogense. — Fortuna, Schmidt, ank. 7. Oktober til Kjøbenhavn. — De tre Søskende, Rasmussen, afgik 7. Oktober fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Johanne, Østermann, afgik 6. Oktober fra Christianssand til St. Petersborg. — Haabet, Albertsen, ank. 6. Oktober til Frihavnen. — Cecilie, Jørgensen, ank. 6. Oktober til Frihavnen fra Frederikshavn. — Carl, Lindegaard, afgik 6. Oktober fra Lissabon til Civitavecchia, Italien. — Hebe, Clausen, ank. 26. September til Vestmanøerne (Island).

## Forlang før **De kontraherer** for 1906 **Bundfarvetilbud fra** **EMIL G. von HÖVELING, HAMBURG**

ved Einar H. Petersen, Vesterbrogade 139.

Telefon 915 — 9997. Telegram Aadr. „Compositum“.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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.

**Sverig.** Fyrskibet „Trelleborgs Redd“ er atter udlagt paa Station.

**Bottniske Bugt. Hudiksvallfjärden.** Paa Granskär er opført to Baaker, der er overet i S. 45° Ø. og N. 45° V. Den SØ-lige er 27 Fod høj og har en Skive over en Trekant med Spidsen nedad paa Toppen. 61° 40' 3" N. Br. 17° 17' 52" Ø. Lgd. Den NV-lige er 37 Fod høj og har en Trekant med Spidsen opad paa Toppen. 61° 40' 5" N. Br. 17° 17' 45" Ø. Lgd.

Paa Hansåkergrundet er opført en 14 Fod høj, trekantet Baake med en Firkant paa Toppen. 61° 41' 26" N. Br. 17° 14' 46" Ø. Lgd.

**Sundsvall.** En 22 Fods Grund er fundet uden for Sundsvall, 1/3 Kml. ØNØ. fra Klippen N. for Snöskär og tæt S. for Farvandet mellem dette Skær og Spikarne. 62° 21' 12" N. Br. 17° 34' 15" Ø. Lgd. En Stage er udsat tæt NNØ. for Grunden.

**Tyskland. Rixhöft NØ.** Et Vrag med en Mast, 3 Fod over Vandet, ligger sunket 6 1/2 Kml. N. 50° Ø. fra Rixhöft Fyr.

**Swinemünde Bugt. Koserow Steingrund.** En rød Kugletønde med rødt Flag er i 24 Fod Vand udlagt 2 1/4 Kbl. S. 22 1/2° V. fra Spirtønden Koserow Steingrund N. Den er Skibsfarten uvedkommende.

**Kleier Fjord. Friedrichsort og Kitzberg.** Friedrichsort Fyrs Lysvinkler forandres i Løbet af Vinteren, saa at det

viser hvidt, fast Lys fra N. 44° Ø. gennem Ø. og S. til S. 73° V. og fra N. 22° Ø. til N. 29° Ø., hvidt Fem-Blink hvert 23 S. fra N. 8 1/2° V. gennem N. til N. 22° Ø., hvidt To-Blink hvert 11 S. fra N. 29° Ø. til N. 44° Ø. Fra N. 28° V. til N. 8 1/2° V. skjules Fyret af Landet i Strander Bucht og fra S. 73° V. gennem V. til N. 26° V. er Lyset svagere.

Samtidig forandres Kitzberg grønne, faste Fyr til et rødt Fyr.

#### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Norge. Hustadviken.** En rød Fløjttønde er i 17 Fv. Vand udlagt 4 1/2 Kbl. V. til S. 3/4 S. fra Midtflua i Hustadviken. 63° 1' 50" N. Br. 7° 9' 40" Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** I Elben er den røde Spirtønde JK flyttet til 53° 36' 7" N. Br. 9° 34' 7" Ø. Lgd. og rød Spidstønde K med Ballon til 53° 36' 15" N. Br. 9° 34' 7" Ø. Lgd., begge i 20 Fod Vand. I Brunshausen faste Fyr og i Juelssand Blinkfyr er den røde Vinkel forandret saaledes, at Grænsen mellem det røde og hvide Lys gaar tæt til de to Spirtønder. S. for Rhyndeplate er sort Spirtønde 2/3 flyttet til 53° 44' 10" N. Br. 9° 25' 7" Ø. Lgd. i 18 Fod Vand. I Steindeich Elsflether faste Fyr, er den røde Vinkel forandret, saa at Grænserne mellem det røde og hvide Lys gaar over Spidstønden.

**Jade. Vareler Siel.** Vareler Siel Fyr er forstærket med et hvidt, fast Fyr, som er tændt 12 Fod under Fyret. Det øvre Fyrs faste Lys lyser fra N. 1 1/4° V. til N. 3/4° Ø., og det er især denne Lysvinkel, som er forstærket.

**Holland. Fyrskibet „Haaks“.** Taagesignalet paa Reservefyrskibet, som ligger paa Fyrskibet „Haaks“ Station, gives med Sirene, To-Stød hver 1 Minut. Kun naar Sirenen er i Uorden, gives hver 1/2 Minut To-Slag paa Klokken, efterfulgt af fire korte Stød i Haandkrafts-Taagehornet.

**Zeegat van Texel. Molengat.** Molengat har flyttet sig N. efter. Stumtønderne er flyttet efter Løbet. Paa Inderbarren er der 9 Fod Vand, men Løbet er upaalideligt.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden.** Ved Duc d'Alben, som opføres 3 3/4 Kbl. neden for Duc d'Albe Nr. 1 ved N.-Siden af Zuiden, er Fartøjet, fra hvilket Signaler for Vrag vistest, inddraget. Signalerne vises nu fra Duc d'Alben. 51° 57' 55" N. Br. 4° 8' 52" Ø. Lgd.

**Wester Schelde.** I Nauw van Bat er Spidstønde Nr. 37 flyttet 1 1/4 Kbl. V. 3/4 S. hen i 30 Fod Vand. 51° 23' 50" N. Br. 4° 11' 43" Ø. Lgd., og rød Lystønde Nr. 38 c. 1 Kbl. NV. hen i 39 Fod Vand. 51° 23' 51" N. Br. 4° 12' 5" Ø. Lgd.

I Schaar van de Noord er Spidstønde Nr. 2 flyttet c. 2 1/2 Kbl. NØ. 1/2 N. hen i 12 Fod Vand. 51° 23' 16" N. Br. 4° 12' 12" Ø. Lgd.

Lysgrænserne i Rilland og Reigersberschen Polder Ledefyr er forandret efter Afmærkningen.

Dybden i Schaar van Waarde Ø.-lige Indløb er kun 8 Fod midtfarvands og i Schaar van de Noord 7 Fod.

En Damper har med 21 Fods Dybgaende stødt paa en Hindring 2 Kml. SØ. t. Ø. for Fyrskibet „West Hinder“. 51° 21' 15" N. Br. 2° 29' 15" Ø. Lgd.

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

**Irland. Shannon. Braemar Point og Spillane River.** Det bageste Ledefyr paa Braemar Point er rødt. 52° 39' N. Br. 8° 42' V. Lgd. Fyret paa Spillane Taarn viser hvidt Lys Horisonten rundt.

#### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Penmarc'h. Le Raguon.** Den sorte Jærnbæke med Cylinder Le Raguon er atter opført. 47° 46' 22" N. Br. 4° 20' 0" V. Lgd.

**Rade des Trousses.** Vraget, som var sunket i 5 Fv. Vand, S. 17° V. fra S.-Tønden ved Longe de Boyard, er nu uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddraget. 45° 58' 10" N. Br. 1° 12' 20" V. Lgd.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bryon Island.** Bryon Island Fyr er et Blinkfyr, der hver 2 Minuter viser to hvide og et rødt Blink, der opnaar deres største Lysstyrke hver 40s.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Merimac River Indløb.** S.-Dæmningen ved Indløbet til Merimac River er forlænget, saa at Salisbury Beach Ledefyr linje gaar over Dæmningen.

**New York.** Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 inddraget.

**New Jersey.** Fyrskibet „Scotland“ Nr. 11 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**Virginia.** Fyrskibet „Bush Bluff“ er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 7. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**North Carolina. Pamlico Sound. Nine Foot Shoal.** Nine Foot Shoal Fyr hedder nu Swash Channel Fyr. Det staar i

5½, Fod Vand paa Teacher Hole Channel V.-Side, fra Howard Reef S.-Side i S. 49½° V. og fra Ocracoke Fyr i N. 50½° V. 35° 7' 25" N. Br. 76° 0' 24" V. Lgd.

**Ocracoke Wreck Point.** Ocracoke Wreck Point Fyr hedder nu Cockle Shoal Fyr. Baaken, hvorfra det vises, er rød og sort vandret sribet. 35° 6' 45" N. Br. 75° 59' 30" V. Lgd.

**South Carolina.** Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Fyrene er uforandret, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa slaas med Haandkraft.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Maranhao.** I Indløbet til Maranhao er det forbudt at ankre V. for en Linje for San Marcos Fyr i N. 22½° Ø. 2° 29' 20" S. Br. 44° 18' 0" V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika. Cap Pertusato.** I Begyndelsen af 1906 forandres Cap Pertusato Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 10s. viser To-Lyn, Lyn 0s, Mørke 2s, Lyn 0s, Mørke 7s. Lysævn: 32½ Kml. Flammens Højde bliver uforandret 315 Fod. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og paa Taarnets Galleri tændes et svagt, hvidt Fyr, der hver 10s. viser To-Blink. Det lyser fra Ø. gennem N. og V. til S. Under Arbejdet kan det ny Fyr brænde til Forsøg.

**Østerrig-Ungarn Fiume.** Ved Fiume Havn forlænges Maria Theresia Mole. Fire Bøjer, hvoraf den yderste har rødt, hvidt, grønt Flag, er udlagt i Forlængelsens Retning. 2. Kbl. V. for Maria Valeria Mole bygges en ny Mole; den er afmærket med tre Bøjer. Stedet skal passeres langsomt.

**Rusland. Kertch Stræde.** I Kertch Stræde uddybes til 23¼ Fod. Skibe med under 12½ Fods Dybgaaende skal benytte det gamle Løb. Skibe med større Dybgaaende maa kun benytte den gravede Rende, naar de er V.-gaaende, mellem Solopgang og Kl. 8 Fm. samt mellem Kl. 1 og Kl. 5 Em., og naar de er Ø.-gaaende, fra Kl. 9 Fm. til Middag og fra Kl. 6 Em. til Solnedgang.

Paa Vagtskibet hejses rødt Flag under Nationsflaget, naar den gravede Rende maa benyttes, og Uddybningsmaskinen gentager Signalet. Baakerne ved Renden kan være borttaget paa Grund af Uddybningsarbejderne. — Skibe, som nærmer sig Uddybningsmaskinen, skal give tre lange Stød i Dampfløjt og passere Uddybningsmaskinen med stoppet Maskine. — Sejlskibe maa kun passere Renden med aaben Vind eller med Slæbebaad. — I usigtbart eller haardt Vejr er Renden spærret.

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

**Malacca Strait. Dinding Channel. Pulo Katak.** Pulo Katak Fyr er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. 4° 9' N. Br. 100° 37' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N. Arnemuidendroogte.** Paa V.-Kant af Arnemuidendroogte er opført en Jærnbæke med sort Kegle. 5° 12' 40" S. Br. 106° 44' 30" Ø. Lgd.

**Sumatra N.-Kyst. Ben Weh. Sabangbaai.** Den sorte Spidstønde ved S.-Kant af Kystrevet ud for Pynt Masam (Penimpoean), ½ Kbl. S. 45° Ø. fra Sabangbaai Fyrbaake, er ombyttet med en sort Stumpstønde. 5° 53' N. Br. 95° 19' Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Deli Rivier.** I Mundingen af Deli Rivier bliver Afmærkningen foreløbig uforandret. I August 1905 var Dybden 7½, Fod Springtids Lavvande, som er 3 Fod under Middelvandstand.

**Ostindiske Arkipelag. Billiton V.-Kyst.** Ved Billiton V.-Kyst er følgende Baaker nu opført:

En Jærnbæke med sort afkortet Kegle paa V.-Kant af Teree Rif i 3 Fod Vand, fra Selioe NØ.-Pynt i N. 64° V., fra Bamidjo i S. 52° Ø., fra Roe N.-Pynt i S. 15° V. og fra Witte Klip i N. 12° V. 3° 9' S. Br. 107° 26' Ø. Lgd.

En Jærnbæke med sort, afkortet Kegle i 3 Fod Vand V. for Øen Keringan, fra Mendoeloe S.-Pynt i N. 30° V. fra Betoeng S.-Pynt i N. 68° Ø. og fra Roe N.-Pynt i S. 26° V. 3° 1' S. Br. 107° 28' Ø. Lgd.

En Jærnbæke med hvidt Ballon paa Revet S. for Øen Nado, paa en Sten, som falder tør ved Springtids Lavvande, fra Mendoeloe N.-Pynt i S. 82° V., fra Nado Ø.-Pynt i S. 12° V., fra Nado SV.-Pynt i N. 24° V. 3° 1' S. Br. 107° 27' Ø. Lgd.

Baaken med hvidt Ballon paa Zuidrif opføres snarest muligt.

Den hvide Spidstønde med Ballon paa Teree Rif er inddraget. Træbaaken med hvidt Ballon V. for Øen Keringan

og de to Stager med afkortet Kegle paa Revet S. for Øen Nado er inddraget. De hvide Spidstønder med Ballon paa Revet V. for Djøemanginrif og paa Revet V. for Batoe Toekoe Rif er ombyttet med sorte Stumpstønder.

Et lille Koralkrev med 6 Fod er fundet 2¼ Kbl. SØ. for Jærnbæken med hvidt Ballon paa Revet S. for Øen Nado. 3° 1' S. Br. 107° 27' Ø. Lgd.

**Kina. Hongkong. Green Island.** Den 1ste Januar 1906 forandres Green Island hvide og røde, faste Fyr til et Fyr, der hver 20 S. viser En-Formørkelser, Lys 17 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 107 Fod. Synsviddens: 16 Kml. 1ste Orden Linseapparat. Det viser hvidt Lys fra S. 84° Ø. gennem S. og V. til N. 17° V., rødt Lys fra N. 17° V. gennem N. til N. 5° Ø. og er skjult af Land fra N. 5° Ø. gennem Ø til S. 84° Ø. Hvidt, cylindrisk, 56 Fod højt Taarn med hosliggende hvide Beboelseshuse paa Øens SV.-Pynt. 22° 17', N. Br. 114° 6', Ø. Lgd.

**Pecheli Strait. Ta Kin Tau V.** Klippen, hvorpaa Dampren „Unison“ stødt, ligger 2 Kml. N. 78° V. fra Ta Kin Tau og i N. 9° Ø. fra Toki Tau NV.-Pynt. Der er 2¼ Fv. paa den og den ligger i 10 à 15 Fv. Vand. 38° 17', N. Br. 120° 46' Ø. Lgd.

Paa den tidligere angivne Plads for Klippen er der 15 à 17 Fv. Vand.

### Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Posen, Østpreussen og Polen er erklæret for smittet af Kolera.

Spanien. — Stettin er erklæret for smittet af Kolera.

Brasilien. — Hamburg er erklæret for smittet af Kolera, og de andre tyske Havne for mistænkte for Kolera.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 12. Oktober 1905. — Loven om Søfolks Ulykkesforsikring. — Overrettsdom. — Fra Rigsdagen. — Besæjlingsforholdene i Limfjorden. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb 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 45mm 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.

### Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Premier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Havnegade 3 St.

Copenhavns

42



	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88 88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....			83 84
Norden.....	97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....			84 84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....			93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 94
Dannebrog.....	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Skjold.....	75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Union.....			83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....			93 94
Hejmdal.....			
Østasiatiske.....	127		127 127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....	93		93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 94
Nordseøen.....			29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 32
Gorm.....			102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 110
Torm.....			
Inga.....	78— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 78
Cimbria.....			
Vesterhavet.....			98 103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			
Foren. Bugser-Selsk.....			
Dansk-russisk Dampsk.....			104 106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....			101 105
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østasias. Komp.....			— —
5 % Norden.....			— —
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....			— —
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....			86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 90
4 % — — 2. Serie..	96		96 96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..			98 99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..			89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 90
4 % — — 7. — ..			95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 96
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..			92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			— —
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....			140 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 141 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....			124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....			128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 129
Handelsbank.....	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		139 139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....			118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 119
Burm. & Wain.....			100 101
Helsingørs Jærnsk.....	90— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		90 90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	165 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	166	165 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 165 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Vekselkurser d. 10. Oktober 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.18	18.14
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. Oktober 1905.

Russiske Noter.....	216.50
4 % Russiske Consols.....	91.50
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.75
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 22,000, „Kbhvn.“ 64,000, „Dannebrog“ 40,000, „Danmark“ 4000, „Skjold“ 26,000, „Urania“ 142,000, „Østas. Komp.“ 30,000, „Foren. Dampsk.“ 130,000, „Carl“ 18,000, „Dampsk. af 1896“ 6000, „Union“ 26,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

Fra d. 12. — 18. Oktober.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

Torsdag.

Til Horsens [Falster] 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 Rudsjøbing [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 Aft.  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften.  
Gods modtages Onsdag og Torsdag.  
Til Stettin [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.  
Til London [Kiew] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Newcastle [Ficaria]. Til Hull [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition 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 Christiania [M. G. Melchior] 12 Middag fra Frihavnen. (Horten anl. for Passagerer).  
Til Bergen, Christianssund og Trondhjem [Esbjerg] forv. Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Grimsby [Botnia] 6 Eftm.

Lørdag.

Til Aalborg\*, Staun, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing M., Fur, Hvalpsund og Skive [Thy] 3 Eftm.  
\*) Ikke for Gods.  
Til Nakskov [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
Til Gøteborg [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Ella] Eftm.  
Til Stettin [Aarhus] tidligst 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Grenaa [Falster] 10 Aften.  
Til Island (via Leith) [Vesta] 9 Form. fra Bodenhoffs Plads.

Mandag.

Til Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals [Horsens] 3 Eftm.  
Til Horsens, anl. Ebeltoft paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
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. [Ulvsund] 6 Eft. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Aalborg [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst. (ikke Nykjøbing).  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Stege, Kallehave og Præstø [Aalborg] 10 Aften.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Esbern Snare] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

Tirsdag.

Til Nykjøbing Sj. [Falster] 9 Form.  
Til Stettin [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
Til Riga [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
Til Windau [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Fra Esbjerg til Grimsby [Eos] 12 Middag.  
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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
Til Aarhus [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
Til Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssund og Trondhjem [Morse] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
Til Gøteborg [Aarhus] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
Til Hamborg [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
Fra Esbjerg til Harwich (Parkeston Quay) [Nidaros] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

Udkommet er:

# NAUTISK ALMANAK for 1906

ved

J. A. D. JENSEN

Navigationsdirektør.

50 Øre.

Faas i alle  
Bogladere.

G. E. C. GAD.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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

## Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

### 3/4m Staalskonnert „Karen“

af Nexø, bygget i Rønne 1901 til Veritas højeste Klasse med \*. Drægtig 187 Tons. Ladeævne ca. 400 Tons paa 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' eller 135 Std. Træ, er til Salg ved Henvendelse til den korresponderende Reder, **P. Berg i Nexø.**

## 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: Agenturer i de fleste Provinsbyer. Telegram-Adresse: Telefon-Nr.  
16, Holmens Kanal. Private. 6.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra  
1ste Klases Huse.

Varene bringes overalt.  
Telf. 25,064.

## 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.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.



Taylor's

## patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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.)

## PRIMA BUNKER-KUL.

### BD BLUMENFELD.

### HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

## 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.

## 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.

# 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.

## BENZIN-BAADEMOTORER.

Overslag gratis.

Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Beck-**  
**mann & Nielsen, Christiansholm, København C.**

Reparationer hurtigt og billigt.

## Skibs-

### Provierteringshandlere.

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.

## 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.

## Anders Nielsens

Fedevareforretning.  
Fredericiagade 27.

## Th. Lang,

Skibssmedie i Gasværkshavnen.  
Telf. 19730.

Alle Skibsreparationer udføres hurtigt, samvittighedsfuldt og billigt.

## 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.

## 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.



## E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



## Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

## Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

## Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Overretssagfører

## Niels Nielsen

Vestergade 3. Kjøbenhavn K.  
Sø- og Handelssager.

## DANIEL RECHNITZER

SKIBSMÆGLER

AALBORG.

TELEGR.-ADR. „DANIEL“.

TELEF. No. 1000.

Energisk Varetagelse af  
betroede Interesser.

Hurtig Afregning.

## Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

## P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

## Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

## Gustav Moeller & Prentice

Königsberg i. Pr. & Pillau

Telegr.-Adr.: „Prentice“.

## Sejl- og Dampskibsmæglere

Lager af

Pa. engelske Bunkerkul  
i Pillau.

## H. K. H. Pohlmann

Skibsmægler.

Ørnsköldsvik.

Telegr.-Adr.: „Pohlmann“.

## G. BACKMAN

Skibsmægler & Befragtningsagent

Telegr.-Adr.: „Backman“ Lysekil.

Telegramadr.:  
„Smithans,  
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:  
„Smith,  
Cronstadt“.

Skibsklæderings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

## HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

## T. A. Schjøtt.

Skibsmægler. Hudiksvall.

Telegr.-Adr.: „Schjøtt“.

## 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.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (paa afslappet under Kontrol) Madeira, Sherry og Portvine; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødt til 180 Øre pr. 1/4 Flaske eller ved Henvendelse til

ALBERT B. COHN

Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-  
sandgraveren „Sarpsborg“.  
Tilbud paa Levering af Beton-  
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.  
Tlf. 18,746.

## J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2862

Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

## P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.s Marineolier.

Repræsent. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Enkelt-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

**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. Telefon 28,224.**

## 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.)

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampkibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportpramme og Lægter-  
fartøjer, sødygtige og  
af enhver Størrelse,  
altid disponible.  
Bugserdampere, Trawl-  
og Hav-Fisketartøjer.  
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“.

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

*Forlang altid*

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

## MARGARINE.



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Oktober 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

Lager for Eksport i Frihavnen. Telefon 2297.

Den anerkendte

## Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Enseforhandling 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, I. S. V. Weilbach,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220

## Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.

A. Rasmussen, Toldbodgade 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.

## Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører  
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler  
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibbunde.  
Kobberfarve for Træskibbunde.  
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.



# 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.



**Taylor's**

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**Berg & Larsen**

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

**Nyhavn 53.**

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

**Læge H. C. Lund.**

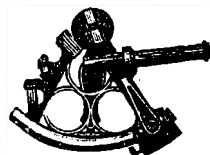
**Hud- og**

**Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med **CERTIFICAT.**

90 Kr.

Preislør, Kjøbmagerg. 13.

**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.**

**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

Beste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 19. Oktober 1905.

Planen om Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd har, siden den i Sommer første Gang blev forelagt for Offentligheden, været Genstand for en Udvikling, der selv af en skeptisk Iagttagelse aabent maa erkendes at indeholde et gunstigt Varsel om Fremtiden. Allerede d. 26. Juli — omtrent en Maaned førend det Aktieselskab, der skulde gøre Tanken til Virkelighed, konstituerede sig — tilsgav Foreningen til Søfartens Fremme, der som bekendt er en efter vore Forhold kapitalstærk Sammenslutning, Planen sin Støtte ved en enstemmig vedtaget Beslutning om at tegne Aktier til et Beløb af 20,000 Kr., medens det samtidig af Formanden blev nævnet, at Foreningen, naar først Planen var realiseret, maaske yderligere kunde se Udvej til at støtte Sagen paa anden Vis.

Vi tror ikke at have taget fejl, naar vi allerede den Gang gjorde opmærksom paa, at der her igennem var ydet Skoleskibssagen en Haandsrækning, der maatte række betydeligt videre end netop til det ovenfor nævnte Beløb, som Generalforsamlingsbeslutningen drejede sig om, thi Foreningen til Søfartens Fremme har i Kraft af, hvad den har udrettet paa lignende Punkter indenfor den Ramme, som dens Navn angiver, skabt sig en Avtoritet, hvis Betydning ikke kan underkendes.

Sidst i Avgust Maaned konstituerede derefter Aktieselskabet sig, og nu i disse Dage har det, som den omstaaende Bekendtgørelse udviser, udsendt Indbydelse til Tegning af Aktier til et Beløb af 300,000 Kr. Den resterende Del, 400,000 Kr., af Selskabets Kapital tilvebringes ved Prioritetslaan i Skibet, og man forventer — sikkert heller ikke uden Grund — at det Offentlige naar den private Offervillighed har vist den paaregnede Tilslutning til Sagen, vil yde denne sin Støtte i Lighed med hvad der finder Sted paa mange andre Omraader af lignende almen Betydning.

Der kan da paa det nærværende Tidspunkt ikke længer være nogen Tvivl om, at Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd indenfor en overskuelig Fremtid vil være indregistreret i den danske Handelsflaade, og netop derfor er ogsaa nu det Øjeblik kommet, da alt maa sættes ind paa at starte Sagen paa en saadan Maade, at den fra første Færd har Livsbetingelser af den fornødne Styrke. Et Forsøg, der kun rækker til Halvvejen eller lidt mere, vil kun tjene til at bringe Tab og Skuffelser til alle Sider, og enhver, der erkender, at det Maal, som Skoleskibssagen tager Sigte paa, vel er et betydeligt Offer værd, vil derfor ikke noget Øjeblik være i Tvivl om, at det, det nu gælder, er, at dette Offer bringes fuldt ud.

Kollisionen ved Hveen. I en Korrespondance, der gengives i „Norges Sjøfartstidende“, giver Kaptajn Alex von Bjørnmark i Stockholm følgende Indlæg i Diskussionen om Aarsagen til den sørgelige Ulykke ved Hveen:

„I Anledning af Dampskibet „Roberts“ sørgelige Undergang ved Hveen og de forskellige Udtalelser i Bladene angaaende Aarsagen til nævnte Dampskibs Månøvre, at gire Styrbord hen, hvorved Kollisionen med Dampskibet „Niord“ foraarsagedes, har jeg særlig lagt

Mærke til en Udtalelse af nogle Dampskibsførere i Helsingborg. Paa Grund af nedenstaaende anførte egne Erfaringer er jeg enig med dem i, at Dampskibet „Roberts“ Giring til Styrbord kan være foraarsaget ved Strømsætningen.

For dem, der ofte har passeret Øresund med Sejlskib, er det en kendt Sag, at Skibe med 3 à 4 Mils Fart fanger, hvad man kalder „Dødvand“, paa Grund af de varierende og modsatte Strømme, saa vel i som under Vandfladen. Naar Skibene saaledes fanger „Dødvand“, mister de fuldstændig Styreævn og svinger op i Vinden.

Det hændte mig ofte, da jeg førte Skibet „Vanadis“ af Helsingborg.

At dette „Dødvand“ kunde være stærkt nok til at tage Styreævn fra et Dampskib med 8 à 9 Mils Fart, havde jeg ikke tænkt mig Muligheden af, førend jeg i Efteraaret 1895 blev udsat derfor.

Jeg var da Fører af Dampskibet „Falken“ af Stockholm og passerede, for Sydgaende, ved 10-Tiden om Aftenen Hakens Fyr paa Hveen i c. 1/2 Kvartmils Afstand. Nogle Minuter derefter, idet Roret laa midtskibs, begyndte Dampskibet at gire Styrbord hen og lige mod Hveen.

Styreindretningen var paa den øvre Bro, hvorfor Roret under mit Opsyn blev lagt saaledes, at Skibet skulde dreje til Bagbord; men desuagtet vedblev Dampskibet at gire stærkt Styrbord hen, nemlig fra SSV. til V.

Maskinen blev stoppet og bakket og kun ved at lade Maskinen en lang Tid arbejde med fuld Fart agterover lykkedes det at undgaa Grundstødning paa Hveen. Havde der da været noget Damp- eller Sejlskib i Vejen, vilde en Kollision have været uundgaaelig.

Paa Grund heraf, anser jeg det for meget muligt, at Dampskibet „Robert“ straks før Kollisionen var taget af en Strømhvirvel, og derved bragt ud af Kursen.“

Generalkonsulatet i London henleder i sin Aarsberetning for 1904 i Udenrigsministeriets Meddelelser Skibsredernes Opmærksomhed paa, at der i alle Havnesteder i England findes Avtoriteter, som er i Besiddelse af en betydelig Myndighed over Skibsfarten paa Floderne og i Havnene, og at denne Myndighed i Almindelighed er saa udstrakt, at den næsten kan betragtes som enevældig. Som Eksempel herpaa anføres, at et dansk Rederi forrige Aar modtog en Regning fra River Tyne Kommissionen paa forskellige Omkostninger, som disse havde haft med Vraget af en dansk Damper\*), som var sunken ved Munden af Tynefloden efter et Sammenstød med en engelsk Damper. Rederne kom til at bøde for deres Ukendskab til den der gældende Lov om Redernes Forpligtelse til at ødelægge et forladt Skib, og den danske Konsul paa Stedet havde ikke modtaget nogen Meddelelse fra River Tyne Kommissionen om Sagen.

Sluttelig gøres opmærksom paa, at Lovbestemmelserne i England og Skotland er forskellige.

Vi har fra Lodsinspektøren i Kjøbenhavn modtaget følgende:

I Deres Blads Nr. 41 for 12. Oktober d. A., Side 460, spørger en Skibsfører: „I hvilket Nummer af „Dansk Søfartstidende“ har der været omtalt en Sørets-sag mellem Lodseriet i Kjøbenhavn og svensk Skibsfører J. P. Gustafson“, og Svaret lyder, at den nævnte Sag

\*) Damperen „Knud“, tilhørende Aalborg Dampskibsselskab. Den herhen hørende Retssag, der førtes for „Court of Session“, Edinburgh, findes refereret i „Dansk Søfartstidende“ for 7. September d. A.

var refereret i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 26 for d. 29. Juni d. A., Side 285.

I Anledning af dette Svar maa jeg gøre Hr. Redaktøren opmærksom paa, at Kjøbenhavns Lodseri ikke har haft nogen Sag med nogen svensk Skibsfører, og jeg beklager meget, at Redaktionen ikke i sit Svar har fundet Anledning til at oplyse Forespørgeren om, at det drejer sig om en Sag mellem „Kallebostrand og Langebro Lodseri“ og den omhandlede Skibsfører.

Ærbødigst

P. Paulsen,

Kaptajn, Lodsinspektør.

„En Skibsførers“ Spørgsmaal gik kun ud paa at faa Oplysning om, i hvilket Nummer af Bladet, den omhandlede Sag var omtalt, og gav os derfor ingen Anledning til at undersøge, om Spørgsmaalet var formuleret korrekt; vort Svar var det jo i hvert Fald. Det er os imidlertid kært at bringe ovenstaaende Berigtigelse med Hensyn til, hvem Sagens ene Part var, saa meget mere som vi kun kan paaskønne den energiske Maade, paa hvilken den ærede Indsender værger sig imod enhver Mistanke om at skulle have rejst denne Sag.

Red.

Dansk Dampskibsrederi-Forening har, som vi erfarer, til sin Repræsentant i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Stedet for fhv. Direktør Brandt, valgt Formand i Bestyrelsen for „Det forenede Dampskibsselskab“, Admiral A. de Richelieu.

Direktør for „De private Assurandører“ Carl Will havde i Gaar i 40 Aar været ansat i dette Selskab, som hvis Leder han nu i en Række Aar har erhvervet sig almindelig Anseelse og Tillid i vore Søfarts- og Handelskredse.

Den internationale Søfartskongres i Bryssel aabnede i Følge R. B. d. 15. ds. sine Møder under Forsæde af Statsminister Bernaert. Kongressens Formaal er at udarbejde et Udkast til internationale Bestemmelser vedrørende Sammenstød og Hjælp til Søs. Kongressens Møder i Februar Maaned i Aar førte ikke til noget Resultat, da Tyskland, England og Østrig-Ungarn den Gang ikke lod sig repræsentere. Nu har disse Stater sendt Repræsentanter. Efter at Præsidenten havde budt Velkommen, vedtog man at lade det i Februar valgte Udvalg være gældende ogsaa for disse Møder. Udvalget skal foreløbig beskæftige sig med to fremkomne Udkast til ovennævnte Bestemmelser.

Dampskibsselskabet Steams ny Damp „Hjortholm“, der i forrige Maaned blev afleveret fra Wood, Skinner & Co.'s Værft paa Tynen, var i den forløbne Uge for første Gang i Kjøbenhavn, idet den bragte en Ladning Koks til Det danske Kulkompagni.

Ved en særdeles vellykket Frokost om Bord, ved hvilken Rederiet, Firmaet Johnsen & Jespersen, var repræsenteret af Hr. Kaptajn S. Laub, havde en Kreds af Aktionærer og andre interesserede samt Repræsentanter for den tekniske og nautiske Presse Lejlighed til at bese den velindrettede og fuldt ud moderne Lastbaad. Skibet er i Lighed med andre af Selskabets Baade af single-deck Type med Bak og sammenbygget poop og Bro. Dets Dimensioner er: Længde mellem Perpendikularerne 251' 6", Bredder 38' 0", Dybde (moulded) 18' 6" og Lastevægt c. 2600 Tons paa 18' Dybgaende. Maskinen, der er leveret af The North Eastern Marine Engineering Co., indicerer 900 HK. og arbejder med

et Damptryk af 170 Ø; dens Dimensioner er 19"×31"×51" med en Slaglængde paa 33". Den dobbelte Bund samt For- og Agterpeaktanke er indrettet til Vandballast, og Skibet er indrettet paa at kunne medføre et begrænset Antal Passagerer, til hvilke der er indrettet hyggelige og praktiske Lukafer, Salon, Badeværelse etc.

„Hjortholm“ føres af Kaptajn Clausen, tidligere Fører af Barkskibet „Havila“ af Fanø.

I Handelskredse i Helsingborg overvejer man, i Følge R. B., for Tiden Spørgsmaalet om Indrettelse af en Frihavn. Helsingborg menes at egne sig særdeles til et saadant Anlæg paa Grund af dets naturlige Belligenhed og gode Forbindelser med Omverdenen, samt fordi Forbindelsen med Udlandet sjælden hindres af Is. Man er klar over, at Forslaget vil medføre store Udgifter, men henviser til, hvorledes Danmarks Udførsel er tiltaget siden Kjøbenhavns Frihavns Anlæg.

Mangeaarig Fører af Postdampskibet „Dronningen“ paa Ruten Kallundborg—Aarhus, Kaptajn Thorlacius, er i Følge R. B. d. 15. ds. afgaaet ved Døden, 66 Aar gammel.

Vi har modtaget følgende:

Hjemkommen fra en Rejse i Jylland er det mig kært at kunne notere, at der i de senere Aar er oprettet Sømmandshjem i de fleste af Jyllands Søkbstæder, og de Folk, som har følt Trang til at starte saadanne Hjem fortjener virkelig en Tak.

Efter Besøget i Sømmandshjemmene at dømme ser det ud til, at der ogsaa hos Sømænd er en stigende Trang til at have et hyggeligt Sted, et Hjem at ty hen til i ledige Timer; til at have et Sted, hvor Venner og Standsfæller kan træffes og frit skifte Ord om alt, hvad der ligger dem paa Sinde, uden at forstyrres af Gæstgiverstedets Uro og blandede Selskab. At Kjøbenhavn i en nær Fremtid faar et Sømmandshjem, der sikkert vil overgaa alle de andre, er navnlig fornøjeligt at erfare. Oprettelsen af gode Sømmandshjem er en Sag, der er Støtte og Paaskønnelse værd, og det er mit Haab, at alle vore Søkbstæder i en snarlig Fremtid hver maa have et Sømmandshjem, hvor den gode Tone maa være til Huse.

*En Ven af Sømmandshjem.*

I omstaaende Bekendtgørelse indbyder Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening Redere af registrerede eller registreringspligtige Skibe, som falder ind under Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, til en konstituerende Generalforsamling d. 27. ds. til Oprettelse af en Forening, der skal overtage den danske Redere i Henhold til nævnte Lov paahvilende Risiko.

Om samme Sag afholder Dansk Sejlskibsrederi-Forening Dagen forinden Møde i Odense, hvorom vi henviser til omstaaende Bekendtgørelse fra Foreningens Bestyrelse.

Omstaaende findes Bekendtgørelse fra Administrationen for Julius Skrikes Stiftelse angaaende Forordningen af Stiftelsens Midler for det kommende Fømaar.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 42/1904, afsagt d. 11. Oktober 1905.  
Dampskibsselskabet Dannebrog ved dets korresponderende Reder C. K. Hansen mod Firmaet Goldstück, Hainze & Co.

Dampskibet „Brattingsborg“, der tilhører Dampskibsselskabet Dannebrog, ankom i December 1903 hertil fra Odessa med en Ladning Oljekager, Hvede og Klid. Under Losningen, der foregik paa „Larsens Plads“, skete der en Ombytning ved Udleveringen af en Del af Hvedepartiet i Agterlastrummet, idet 880 Sække udleveredes til indstævnte Firma Goldstück, Hainze & Co. til Omladning til Gøteborg i Stedet for til en herværende Forretning, der fik et tilsvarende Kvantum af det til Gøteborg bestemte Parti, som var af ringere Kvalitet. Værdiforskellen mellem de to Partier er af Kjøbenhavns Bedømmelses- og Voldgifts-Udvalg for Kornhandelen bleven ansat til 8 Rm. pr. 1,000 Kilogram, og dette Beløb, der med Tillæg af Omkostninger ved Prøvetagning og den afsagte Kendelse udgør ialt 686 Kr. 66 Øre, har Citanterne betalt den nævnte Forretning. Idet Citanterne gør gældende, at Indstævnte er nærmest til at bære Ansvaret for den begaaede Fejltagelse, og at der i hvert Fald ved denne er tilført Indstævnte en ugrundet Berigelse, har de under nærværende Sag paastaet Indstævnte tilpligtet at betale de fornævnte 686 Kr. 66 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 11. Maj 1904 til Betaling sker og Sagens Omkostninger, medens Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Sagens nærmere Omstændigheder er efter det oplyste følgende: Losningen udførtes saa vel for Ladningsmodtagerne som for Skibet af Aktieselskabet „Larsens Plads“, medens Indstævnte optraadte dels som Kontrollører for den for de paagældende Partier fælles Aflader B. Hausner i Odessa, dels som Modtager af den til Gøteborg bestemte Del af Ladningen.

Da man d. 14. Decbr. henad Eftermiddagen skulde paabegynde Losningen af det Parti, der efter den benyttede af Skibets Agent i Odessa udfærdigede Ladeplan var bestemt til den frømtalte herværende Forretning, erklærede Indstævnte, der ved deres Repræsentant fulgte Losningens Gang, at dette Parti efter Kvaliteten at dømme maatte være det Parti, som de for svenske Ladningsmodtagere skulde besørge omladet til Gøteborg. De anmodede derfor A/S. „Larsens Plads“ om foreløbig at stille Losningen af dette Parti i Bero, idet de meddelte, at de havde telegraferet til Odessa for at faa Oplysning om Sagen, og at de ventede Svar næste Formiddag. Denne Anmodning blev efter indhentet Samtykke fra Citanterne efterkommet, og som det maa antages, næste Formiddag, meddelte Indstævnte, skønt de da endnu ikke havde faaet Svar fra Odessa, pr. Telefon til A/S. „Larsens Plads“, at det paagældende Parti virkelig skulde omlades til Gøteborg og anmodede om, at dette maatte ske. Med Samtykke af Citanterne udleveredes derefter Partiet til Indstævnte, hvis Repræsentant som Vidne under Sagen har erklæret, at han, da han stillede den nævnte Anmodning, var klar over, at Udleveringen skete paa Indstævntes Ansvar.

Da der nu havde været nogen Uoverensstemmelse med Hensyn til de paagældende Partier mellem den foran nævnte Ladeplan og en af Skibets Styrmand udfærdiget Plan, og Citanterne saaledes kunde have nogen Grund til at drage den benyttede Ladeplans Paalidelighed i Tvivl, var der al Anledning for Citanterne til at rette sig efter Anvisningerne fra de Indstævnte, der optraadte som Kontrollører for Afladerne. Men herefter findes de Indstævnte at maatte erstatte Citanterne det Tab, de har lidt ved de Indstævntes misvisende Ordre, saa meget mere som Fordelen ved den begaaede Fejltagelse gennem Indstævntes Dispositioner over Partiet

er kommen de af ham repræsenterede Ladningsmodtagere til Gode.

Citanternes Paastand vil derfor i det hele være at tage tilfølgende, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 75 Kr.

Dom i S. S. Nr. 25/1905, afsagt d. 11. Oktober 1905.  
Det forenede Dampskibsselskab for Damperen „Kopernikus“ af Kønigsberg mod Firmaet Jansen & Co. for Bugserdamperen „Mjøltnir“.

Den 10. Februar d. A. Kl. 8½ Formiddag gik der, kort efter at Damperen „Kopernikus“ af Kønigsberg paa Rejse fra nævnte By til Poole havde passeret Nordre Røse, Brud paa Skibets Skrueraksel. Maskinen blev straks stoppet, og Kaptajnen lod Bagbords Anker falde, saaledes at Skibet kom til at ligge for Anker midt i Farvandet omtrent 400 Alen fra den røde Trekost paa Middelgrunden og ligeledes omtrent 400 Alen fra den hvide Trekost paa „Ryggen“. Vejret var diset, saaledes at man fra Skibet til Tider ikke kunde se de nævnte Mærker, og Vinden var sydvestlig frisk Kuling. Straks efter at der var kastet Anker, viste Kaptajnen Nødfalg, gav vedholdende Signaler med Dampfløjten og skød alle Kanonslag af, alt for at hidkalde Bugserhjælp saa hurtigt som muligt, men uden at Kaptajnen efter hans egen derom afgivne Erklæring mente, at der forelaa nogen Fare i Øjeblikket.

Paa Foranledning af Malmødamperen „Gefion“, der paa sin Rejse til Kjøbenhavn havde observeret „Kopernikus“, gik Bugserbaaden „Mjøltnir“ ud til Assistance og fandt „Kopernikus“ efter nogen Tids Søgen i det disede Vejr. „Mjøltnirs“ Fører gik om Bord i „Kopernikus“, og der udspandt sig en Forhandling mellem de to Kaptajner om Indbugsering af „Kopernikus“ til Kjøbenhavn. Medens Citanterne hævder, at der ikke under denne Forhandling blev truffet nogen endelig Overenskomst om Vederlagets Størrelse, har de Indstævnte gjort en modsat Opfattelse gældende og hævdede, at Vederlaget blev fastsat til 100 £. Under den i sin Tid afgivne Søforklaring var de to Førere enige om, at „Mjøltnirs“ Fører under Forhandlingen forlangte 100 £ og udtalte, at han ikke vilde begynde Slæbningen, med mindre den nævnte Betaling blev lovet ham, samt at „Kopernikus“ Fører dertil svarede: „Slæb bare væk. Hvis Assurandørerne ikke vil betale, bliver det en Retssag“. „Kopernikus“ blev derefter af „Mjøltnir“ bugseret ind paa Kjøbenhavns Inderred.

Under Hensyn til Bestemmelserne i Sølovens § 227 har Citanterne nu anlagt nærværende Sag, hvorunder de principaliter har nedlagt Paastand paa ved Dom at faa anerkendt, at der ikke foreligger nogen Overenskomst om Vederlaget, og subsidiært har paastaet den ved Overenskomsten — hvis en saadan antages at foreligge — betingede Godtgørelse, der efter Citanternes Mening betydeligt overstiger det passende, nedsat til et passende Vederlag for det udførte Bugseringsarbejde uden Hensyn til Skibs og Ladnings Værdi. Sluttelig har de paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de hævder, at der foreligger et egentligt Bjærgningstilfælde, og at der har været Fare for Skib og Ladning, samt at det fornævnte Vederlag under Hensyn til disses Værdi — „Kopernikus“, der er opmaalt til 644,22 Brutto og 378,42 Netto Tons, er i beskadiget Tilstand vurderet til 52,000 Kr. og Værdien af Ladningen (Havre) er anslaaet til 71,800 Kr. — er en passende Betaling.

Retten maa nu efter det foreliggende formene, at „Kopernikus“s Stilling i Virkeligheden har været fuldstændig farefri, men at Skibets Fører ved sin ovenanførte Ytring maa betragtes som havende sanktioneret den stillede Fordring om Betaling af 100 £; da nu den Betingelse, som Sølovens § 227 opstiller for en Nedsættelse fra Rettens Side i det aftalte Vederlag, at

„Nød stod paa“, ikke foreligger, har Retten, skøndt den maa give Citanterne Medhold i, at det oftnævnte Vederlag for den skete Bugsering overstiger, hvad der skønnes passende, ingen Hjemmel til at nedsætte Beløbet.

Sagens Omkostninger ophævedes.

Kendelse i S. S. Nr. <sup>91/</sup>1905, afsagt d. 15. Septbr. 1905. Firmaet Jansen & Co. som Befuldmagtiget for Damperen „Danas“ Rederi mod Firmaet Theo Koch & Co. som Befuldmagtiget for Damperen „Dianas“ Rederi.

Efter at der d. 17. August f. A. havde fundet et Sammenstød Sted i St. Petersborg Kanalen mellem den i Haugesund hjemmehørende Damper „Dana“ og den i Hamburg hjemmehørende Damper „Diana“, har Citanter, Firmaet Jansen & Co. stævnet Firmaet Theo Koch & Co. her for Retten som vedtaget Værneting og paa-staaet Indstævnte dømt til at betale den paa „Dana“ skete Skade, hvorhos sidstnævnte Firma har kontra indstævnet Citanter til Betaling af den paa „Diana“ skete Skade.

Sagen er ikke endelig udproduceret, men under en foreløbig Procedure har Parterne æsket Rettens Kendelse, om hvorvidt denne paa Grund af den Omstændighed, at Sammenstødet har fundet Sted i fornævnte Kanal mellem 2 udenlandske Skibe, vil afvise Sagen *ex officio*.

Efter det under den mundtlige Procedure oplyste har begge Parter stillet Sikkerhed og ønsker begge Sager afgjort her ved Retten.

Efter det saaledes foreliggende finder Retten ikke i den førnævnte Omstændighed tilstrækkelig Grund til *ex officio* at afvise Sagen.

## Bemandingsforholdene.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 35 af 31. August læser jeg med Interesse Hr. aut. Forhyringsagent Sommers Indlæg. Jeg har samme Anskuelse som Hr. Sommer, at der ingen anonyme Skrivelser bør være i denne Sag. Alligevel føler jeg mig dog overbevist om, at der findes Forhyring, der drives omtrent i den Retning, som det anonyme Indlæg paapeger. Disse Linjer er imidlertid ikke adresserede til de ærede Forhyringsagenter i Kjøbenhavn, hvor jeg kun kender lidt til de nuværende Forhyringsforhold, og det glæder mig at erfare, at Hr. Sommer ikke for Pengevindings Skyld ønsker mere Skiften af Mandskab end nødvendigt, til Skade for Redernes og Førernes Interesser og forøvrigt for Styrmandenes med. Forhaabentlig stiller de to andre Herrer autoriserede Forhyringsagenter sig ligesom Hr. Sommer, hvad der maaske kan tjene til at lede til bedre Forhold end de, der for Tiden hersker.

Naar imidlertid en Skibsfører henvender sig til en Forhyringsagent, om hvilke jeg forudsætter, at de alle er og maa være søkyndige Mænd, og denne da antager Folk, som han forud véd og kan se er udelige til hvad de antages for, har da Forhyringsagenten ikke tilsidesat den Agtelse, som han skylder sig selv? Jeg skal tillade mig at anføre et Eksempel. For kort Tid siden fik jeg igennem Hr. Forhyringsagent W. Jensen i Svendborg, der ikke er autoriseret, nyt Mandskab bestaaende af 2 Letmatroser og 1 Ungmand samt en Kok, der maatte sendes fra Kjøbenhavn. Da jeg saa deres Bøger, var det mig straks klart, at Letmatroserne var udelige som saadanne. De var forhyret til 45 Kr. maanedlig, den ene havde sejlet i 15 Maaned, den anden i 11. Ungmanden havde sejlet i 7½ Maaned og var forhyret til 35 Kr., medens Kokken, der havde faret med 3 Skibe ialt 4 Maaned og 3 Dage, var forhyret til 32 Kr. Om

de to Letmatroser, der særlig er udelige, har forlangt at blive Letmatroser eller om Hr. W. Jensen har gjort dem dertil, er mig ubekendt. At denne Fremgangsmaade bruges, er vel kendt, og enhver kan let tænke sig, at det er alt andet end hyggeligt at komme ud at sejle med et saa udeligt Mandskab for en Styrmand og Fører.

Hr. W. Jensen har foruden Forhyring Søekviperingsforretning og Beværtning, og det er vistnok almindeligt, at han faar det hele Forskud. Om Rederierne uden Grund kommer til at betale 10 Kr. mere maanedlig, tages der lidet eller intet Hensyn til. Der findes ganske vist en autoriseret Forhyringsagent, men Hr. W. Jensen er ham meget overlegen i Talegaver, og Beværtningen trækker jo desværre unge Mennesker til. Tilmed byder Hr. W. Jensen altid høje Hyrer — selvfølgelig paa Rederiets Bekostning. Han har da Folkene, og vi er nødsaget til at søge ham.

Kan der da ikke gøres noget for at hjælpe paa saa uheldige Forhold? Jeg har tænkt mig, om ikke de to nuværende Forhyringsagenter kunde komme til en Forstaaelse om Forhyring uden Sømandsekvipering og Beværtning. Hvis der ikke godvilligt gives Afkald paa disse Ting, kan det samme maaske naas ad anden Vej, naar alle Skibsførere og Redere staar fuldstændig enige. Vi kan vistnok sikkert stole paa Autoriteternes Støtte, Svendborg er jo desværre vel kendt.

At det ofte hænder, at udelige Folk bliver foretrukket, er meget sandsynligt. Der siges, at den, som giver mest, faar Hyre først, naar der er mange Folk og faa Hyrer.

Med Hensyn til de øvrige uheldige Bemandingsforhold skal jeg anføre, at det med vore Smaaskibe, der sejler paa Nord- og Østersøen, er almindeligt, at en Nybegynder først tager Hyre som Kok. Ofte hænder det imidlertid, særlig om Foraaret, at der er flere Dreng, end der er Hyrer til, og de skal da ud som Ungmænd. Dette er for stort et Spring. Lad dem blive Dæksdreng til en passende Hyre og sejle som saadan eller Kok 1 Aar. Derefter bør de sejle som Ungmænd 1½ Aar, inden de bliver Letmatroser, og sluttelig sejle som saadanne 1½ Aar, før de bliver Matroser.

Selvfølgelig bør her kun regnes den Tid, der ligger mellem Udmønstring og Afmønstring. Naar der var opnaaet Enighed i den Retning, kunde Reglerne derfor blive at ophænge paa alle Forhyringskontorer. Det vilde da blive meget lettere for Forhyringsagenterne, og Misbrug vilde være forhindret, da enhver Sømand da selv vidste, hvilken Hyre han kunde søge. Det vilde sikkert blive til Gavn og Glæde for den udelige Sømand, som nu ofte maa gøre udelige Kollegers Arbejde, til stor Lettelse for Styrmand og Skibsførere og til betydelig Fordel for Rederierne. Desuden vilde det paa alle Maader lede til meget bedre Forhold om Bord, hvad vi haardt trænger til. De unge Søfolk vilde blive længere om Bord og derved komme frem i økonomisk Henseende, idet de vilde undgaa at sejle for Værtshusene og Logihusene, hvad de nu i Almindelighed kun gør. Det er nu snart almindeligt, at de ikke har det nødvendige Søj.

Paa „Georg Stage“ betaler Drengene saa vidt mig bekendt 60 Kroner. Vi vil tilmed give Hyre, og jeg tror sikkert, at vi maa kunne uddanne dem lige saa godt som et Skoleskib. Hvor mange af de nuværende Dampskibskaptajner har ikke begyndt og fuldendt deres Uddannelse i vore Smaaskibe og er senere gaaet over til Dampskibene, og de hævder sikkert deres Plads med al Ære. Det er ikke min Hensigt at kritisere „Georg Stage“, men man maa huske paa, at det er ikke alle, der kan betale 60 Kroner.

L. Andreasen,

Fører af Skonnert „Elise“ af Thurø.



## Lloyd's Register of Shipping.

Skibsforlis i første Kvartal af 1905.

Lloyd's Register of British & Foreign Shipping har i disse Dage udsendt sin Opgørelse over Skibe af alle Nationer, der er forlist etc. i Maanederne Januar, Februar og Marts i Aar. Af Opgørelsen, der kun omfatter Skibe af over 100 Tons Brutto, fremgaar, at der af Dampskibe er forlist 94 paa tilsammen 125,909 Brutto Reg.-Tons. Af disse var 37 britiske, 5 tilhørende britiske Kolonier, 2 amerikanske, 1 ungarsk-østerrigsk, 2 danske, 2 hollandske, 5 franske, 7 tyske, 1 italiensk, 3 japanske, 9 norske, 2 russiske, 6 spanske, 6 svenske, 4 hjemmehørende i andre europæiske Lande og 2 i Central- og Sydamerika.

Forlisprocenten for de forskellige Lande er følgende henholdsvis for Antal og Tonnage:

Storbritannien 0,48—0,35. De britiske Kolonier 0,46—0,24. De forenede Stater 0,23—0,25. Østerrig-Ungarn 0,37—0,44. Danmark 0,51—0,59. Holland 0,51—0,06. Frankrig 0,66—0,39. Tyskland 0,47—0,66. Italien 0,27—0,43. Japan 0,51—0,54. Norge 0,86—0,91. Rusland 0,31—0,59. Spanien 1,32—0,94. Sverrig 0,76—1,04.

Af Sejlskibe er forlist 103 paa ialt 62,731 Tons. Af disse var 13 britiske, 8 fra de britiske Kolonier, 20 amerikanske, ingen østerrig-ungarske, danske og hollandske, 5 franske, 5 tyske, 17 italienske, 16 norske, 2 russiske, 1 spansk, 3 svenske, 12 fra andre europæiske Lande, 1 hjemmehørende i Central- og Sydamerika.

Forlisprocenten for Sejlskibene stiller sig for de forskellige Lande som følger, henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage.

Storbritannien 0,85—0,86. De britiske Kolonier 0,86—0,96. De forenede Stater 0,96—0,70. Frankrig 0,81—1,27. Tyskland 1,11—1,78. Italien 1,95—2,13. Norge 1,36—1,08. Rusland 0,28—0,23. Spanien 0,81—0,58. Sverrig 0,41—0,32.

For Damp- og Sejlskibe tilsammen stiller Forlisprocenten sig henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage saaledes:

Storbritannien 0,54—0,40. De britiske Kolonier 0,65—0,43. Østerrig-Ungarn 0,34—0,42. Danmark 0,25—0,50. Holland 0,40—0,06. Frankrig 0,73—0,62. Tyskland 0,62—0,82. Italien 1,78—1,40. Norge 0,95—0,77. Rusland 0,29—0,49. Spanien 1,21—0,93. Sverrig 0,59—0,84.

## Fragtmarkedet.

Omendskønt der i den sidst forløbne Uge gennemgaaende knap har været gjort saa mange Befragtninger som i de nærmest foregaaende, er Tonen de fleste Steder dog fremdeles fast, ja for prompt Lastning fra Sortehavsdistrikterne er Raterne endog steget. Det er for enorme Kvantiteter Korn, der i de sidste Par Maaneder har været fragtet Tonnage fra disse Kanter, og alligevel er der et ganske godt Begær for November Baade, men da de fleste Redere ikke er tilbøjelige til at akceptere de Rater, Købmændene vil betale, resulterer der ikke mange effektive Forretninger. Redere, som har ladet deres Baade løbe prompte, har erholdt gode Rater fra Sortehavet, og for Oktober Lastning ser vi saaledes Befragtninger som 11/ Odessa/Hull (5,600 Tons Baad), 13/ N. C. for mindre Baade, 11/6 à 12/ Kustendje til udsøgt Havn, 15/ „any“, 15/6 Hamburg for en 3,000 Tons Baad fra Braila og/eller Galatz, 13/6 „any“, 14/ Hamburg fra Azoff. Da Odessa har ligget forholdsvis stille

i saa lang Tid, venter man sig en livligere Eksport derfra i denne og næste Maaned. Fra Sulina er der pr. November sluttet et Par større Baade til 10/ à 10/6 L. H. A. R. Samtidig med de ret gode Hjemfragter holder Kulraterne nedefter sig fremdeles godt, saa at der kan blive et ganske anstændigt Overskud af en Rundrejse, naar ellers Ekspeditionerne og Rejserne ikke bliver for lange. Fra Cardiff er der f. Eks. sidst sluttet til Frcs. 6 $\frac{1}{2}$  à 7 Marseille, 6/ à 6/1 $\frac{1}{2}$  Genua, 7/ Venedig, 5/ Port Said, 6/ à 6/3 Messina eller Catania. Fra Middelhavet er Fragterne faste, og der er rigeligt med Laster, navnlig Erts, idet der paa Grund af Stigningerne i Jærn og Staal er en forøget Efterspørgsel efter Raamaterialer. Fra de østspanske Pladser kan faas 7/6 à 8/ med „free despatch“ til god britisk Havn. Bilbao er højere paa Basis af 4/7 $\frac{1}{2}$  Cardiff, 5/7 $\frac{1}{2}$  Tyne, 5/9 Middlesbro, 5/10 $\frac{1}{2}$  Stockton. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betales 12/ til Nantes.

Det østlige Marked er stille, men viser ingen Tilbagegang. Bombay har betalt 12/ til Antwerpen pr. Oktober og Kurrachee 13/6 til udsøgt Havn pr. 5/25. November. Desuden har Bombay sluttet nogle Baade for Erts, og der betales 17/6 til Filadelfia eller Baltimore pr. Januar. Risfragter til Evropa sluttet næsten ikke, men til Japan sluttet et Par Baade fra Rangoon til 11/6 à 11/9 én Havn, 6 d. mere to Havne. Kulfragterne fra Japan er højere paa Basis af 1,50 Dollars til Hongkong, 1,65 Singapore.

Nordamerika har næsten udelukkende fragtet for Korn, og der sluttet et betydeligt Antal Dampere fra nordlig Atlanterhavshavn (hovedsagelig Baltimore) til 1/9 $\frac{3}{4}$  udsøgt Havn for Havre, 2/4 $\frac{1}{2}$  tungt Korn, de fleste for November/December Lastning, men ogsaa enkelte pr. Februar/Marts. Blandt Befragtningerne ser man Baade op til 40,000 Qrs. Bomuldspladserne tager kun faa Dampere til omtrent uforandrede Rater. Fra Golfen er sluttet lidt paa Netto Charter, og der betales 11/6 à 12/ U. K. eller Kontinentet, 13/ én, 13/6 to danske Havne pr. December/Januar. Tømmerfragter sluttet kun meget sparsomt. For Korn fra Golfhavn er 3/ Hamburg, 3/1 $\frac{1}{2}$  én, 3/3 to danske Havne sidst betalte Rater.

La Plata Markedet begynder at vise en Kende Liv, men Raterne er endnu meget usle. Strejkerne er endnu ikke ganske forbi, men man venter, at de snart vil blive det, og saa vil der antagelig atter blive Liv i Eksporten. Imidlertid sluttet der for prompt Lastning sidst til 13/6 à 14/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 12/3 à 12/9 fra Bahia Blanca.

Østersømarkedet maa nærmest betegnes som værende i en utilfredsstillende Tilstand, naar man tager Hensyn til Tidspunktet for Sæsonen, thi der er ikke Spor af Liv i Returfragterne, hverken fra Botten eller de russiske og tyske Pladser. Tiden for fuld Dækslast til England er jo nu forbi, og det er vist kun ganske enkelte Dampere, som har været saa heldige at erholde en Ekstrafragt for endnu at kunne give rettidig Afskibning. Der er megen Tonnage inde i og sluttet til Østersøen, og til de russiske Pladser er Kulfragterne stadig ualmindelig høje, men Returfragterne trykkes af det store Tonnageudbud. Fra Petersborg er der næsten intet Begær efter Dampere, og for Korn er Noteringen kun 1/1 $\frac{1}{2}$  Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 à 1/4 $\frac{1}{2}$  Kontinentet (H. H.). Riga har kun Trælast til under Konference Fragt og Smaapartier Hør til 18 Frcs. Dunkerque eller Ghent. Libau noterer 11 $\frac{1}{4}$  d. Havrebasis til London eller Rotterdam, Rm. 12/13 pr. 2,000 Kilos Havre til Hamburg, men Ladning er knap, da Tilførslerne fra det Indre endnu er smaa. Königsberg vil betale 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Leith, og fra Memel noteres 6/6 Sleepers til London, Grimsby eller Boness. For Kul fra Østkysten kan der nu faas 6/ à 6/3 til Kronstadt, 5/ à 5/6 Riga, Libau eller Reval, 4/6 à 5/ til første Klasses dansk Havn, 5/ à 6/ for

mindre Baade til mindre Havne, 5/3 à 5/6 Kiel, 4/9 Malmø, 4/6 Swinemünde, 4/9 Neufahrwasser. 6/ à 7/ Königsberg (mindre Baade), 4/9 à 5/ Stockholm.

Fragtmarkedet for Sejlere for Østersøens Vedkommende er til Dels fuldstændig uden Forandring siden sidste Beretning, kun Danzig synes endnu fastere, idet der noteres 6 à 6½ Mark for Oljekager.

ab Bottenhavet. Der noteres: Kotka/Flensborg 25 à 27 Mark, Sundsvall/Lübeck 21 à 22 Mark; Hernø-sand/Stralsund 24 Mark, Sundsvall/Rostock 24 Mark.

ab Danzig. Som bemærket er Markedet herfra noget fastere, og der noteres til Danmark, Sydsverrig 6 à 6½ Mark, Gøteborg 6½ à 7 Mark for Oljekager; fremdeles Sukker til Wasa 7 Mark pr. Ton.

ab Stettin er Fragtmarkedet ligeledes uforandret; der var i Slutningen af forrige Uge kun meget faa Skibe; der noteres for Mel til Danmark 51 à 55 Pf. samt for tunge Laster 3¼ à 3½ Mark pr. Ton, til Gefle Salt 3½ à 4 Mark.

ab Rostock søges endnu nogle Skibe paa de i forrige Beretning nævnte Betingelser for Rug eller Hvede; fremdeles noteres til Gefle gammelt Jærn 4 Mark.

ab Wismar noteres ikke saa faa Ladninger Korn, saaledes Rug til Danmark, Sundhavn 3½ Mark, Randers 4 Mark samt Stensalt til Kjøbenhavn 3 Mark, alt pr. Ton, og til Bremen Pitchpine 20 à 21 Mark.

ab Hamburg staar Fragterne vedblivende i c. 5 Mark pr. Ton Kornvarer til Danmark.

ab Kjøbenhavn er sluttet flere Skibe til Slesvig-Holsten for Byg til 3 Mark samt til Greifswald 3 Mark, Rügenwalde 3½ Mark, Stettin 3 og 3½ Mark. Endvidere til Horsens Rug 12½ Øre, Østbornholm Oljekager, løse 12 Øre.

ab Sølvborg noteres Granit til Stettin 5 Mark, Wismar 4¾ Mark, Petersborg 7 Mark og Rotterdam 9 Mark, samt Kaolin til Flensborg, Rügenwalde 4 à 4¼ Mark, Raumo 5 Mark, Riga 4¼ Mark.

## Fra Sø og Land.

Ulykkestilfælde. Lodsdamperen „Skagerak“ har indbragt til Skagen Ungmand Fabricius fra 3-m. Skonnert „Jørgen Olsen“ af Marstal. Han var faldet ned fra Riggingen og havde brækket højre Arm og venstre Ben.

3-m. Sk. „Diana“ af Marstal er indkommet til Svendborg med Kul fra Leithfjord. Skibet har, straks efter at være kommen til Søs, haft en svær Storm, under hvilken en Styrtesø tog 2 Mand over Bord. Den ene bjærgedes, men den anden, Matros Aage Johansen af Kjøbenhavn, druknede.

Indre Missions Sømandsudvalg i Aalborg har købt afdøde Etatsraad Kjers Ejendom ved Havnen for 60,000 Kr. for her at oprette et Sømandshjem.

Paa Aktieselskabet, Skibsværftet Vulkans Generalforsamling vedtoges det at flytte Skibsværftet fra Stettin til Hamburg.

De nu afsluttede Maskinisteksaminer paa Orlogsværftet forløb saaledes:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 13, hvoraf 10 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 81, hvoraf 57 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig 27, hvoraf 22 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Maskinfag indstillede sig 5, hvoraf 4 be-

stod, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag indstillede sig 5, hvoraf 4 bestod, og til den udvidede Maskinisteksamens Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 19, hvoraf 16 bestod.

I Følge Rapport fra den britiske Konsul i Genua vil Fuldførelsen af Simplontunnelen komme til at øve en ganske betydelig Indflydelse paa Skibsfarten paa Genua, og som Følge heraf skal der foretages store Havneudvidelser og Forbedringer, som er anslaaet at ville koste c. 2 Mill. £. Man tror, at dette vil lønne sig godt med den øgede Trafik, man vil faa. Importen af Kul og Raamateriel til Øvre-Italien udgør den væsentligste Del af den nuværende Trafik, men der har ikke været nogen væsentlig Udførsel, hvilket med andre Ord vil sige, at Havnen indtil nu har været afhængig af den indenlandske Trafik; men ved Aabningen af Simplontunnelen vil Genua blive et stort Centrum for international Handel.

Paa Grund heraf vil Genua for Fremtiden blive af stor Betydning, og Forretningerne der tage et stort Opsving.

Flensborg Skibsbygnings-Selskab udbetaler for det forløbne Regnskabsaar en Dividende af 4 pCt.

Fra Sønderho tilskrives os 30 September:

„Skib i Stranden“ led Raabet her Torsdag Morgen. Opsynsmanden for Redningsvæsenet var straks paa Færde, men inden Redningsmandskabet blev samlet, saa man fra Klitterne, at Skibet — en større Damper — var kommen ud fra Stranden ved egen Hjælp. Denne Begivenhed og tidligere Strandinger her giver Anledning til, at Spørgsmaalet om Anbringelse af et Fyr paa Sydenden af Fanø atter er Samtaleæmne Mand og Mand imellem.

En Fiskerihavn ved Ribe er der i disse Dage udtalt Ønskeligheden af gennem en Adresse, som har cirkuleret her og i den nærmeste Tid indsendes til Regering og Rigsdag.

## Ugens Havarier.

Anna Agnete, Barkskip af Fanø, er paa Rejsen fra Buenos Ayres til Kanalen indkommet til St. Michaels paa Azorerne i læk Tilstand. Ladningen er en Del beskadiget.

Laura, Dpsk. af Svendborg, er, paa Rejsen fra Sundsvall til Lizard med Trælaster, af Slæbedamperen „Retter“ truffet liggende til Ankers ved Fyrskib II udfor Cuxhaven. „Laura“, der havde lidt en Del Maskinskade og mistet Skruen, blev indslæbt til Cuxhaven for Undersøgelse og eventuel Reparation.

Thisted, Dpsk. af Thisted, har, paa Rejsen fra Limhamn til Vejle med Cement, været paa Grund ved Rosenvold Hage i taaget Vej. Dpsk. „Skjold“ af Vejle har assisteret Skibet flot; det er tilsyneladende ubeskadiget. Bjærgeløn 200 Kr.

Fremad, Skonnert af Christianssand, er paa Rejsen fra Boness til Knebel med Kul strandet paa Sletterhage; bliver sandsynligvis Vrag.

Vejle, Dpsk. af Mariager, kom ved Afsejling fra Haderslev paa Grund ved Aastrupbro i tæt Taage. Skibet er assisteret flot, og da det ingen nævneværdig Skade har lidt, har det fortsat Rejsen.

Adler, Skonnert af Blidø, der, paa Rejsen fra Odense til Rusland i Ballast, kom paa Grund ved Fyenshoved, men atter flot og gik til Ankers indenfor Revlen. er af Svitzers bugseret til Korsør for Reparation, da Skonnerten har faaet en Lækage.

Earl of Zetland, Fregatskip af Nystad, der den 5. ds., paa Rejsen fra Sundsvall til Afrika med Træ, strandede ved Vang paa Bornholm, har faaet Assistance af Bjærgningsdamper og Lægter.

Johanne, Skonnert, har, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stubbekjøbing med Oljekager, været paa Grund ved Maglebylille; Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Kjøbenhavn.

Nanna, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra St. Petersborg til Norrköping været paa Grund og er i læk Tilstand indkomnen til Reval, hvor Dykkerundersøgelse og eventuelt Reparation skal finde Sted, før Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Norden, hollandsk Kuff, er, med Hvedeladning bestemt til Esbjerg, strandet og sunket ved Fanø; Besætningen, 3 Mand, er i en Redningsbaad reddet ind til Fanø.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag den 14. ds. løb paa Flensborg Skibsværft en Fragtdamper af Stablen; Skibet, der er bygget til Hr. Heinrich Schmidt, Flensborg, fik Navnet „Diana“ og har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 241' 6", største Bredde 34' 0", Dybde (moulded) 16' 10" og en Bæreevne af c. 1,950 Tons.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Oktober.)  
Algarve, Borries, ankom til St. Petersborg 12. Oktbr. — Adolph Andersen, Schubert, ankom til Königsberg 11. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 8. Oktbr. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Sundsvall 16. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 16. Oktober. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 12. Oktober. — Arkansas, Petersen, ank. til Kristiania 15. Oktbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Harnæs 15. Oktbr. — Axelhus, Skov, afgik fra Bergen 15. Oktober. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom hertil 16. Oktbr. — Beira, Lunge, ank. hertil 11. Oktbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 9. Oktober. — Christian IX, J. Wiencke, ank. til Pillau 16. Oktober. — Dagmar, Larsen, afgik herfra 16. Oktbr. — Douro, Mortensen, ankom til Antwerpen 12. Oktbr. — Ejlla, Andresen, afgik herfra 14. Oktbr. — Florida, Ørum, afgik herfra 12. Oktober. — Frederik, Thomsen, afgik fra Alloa 14. Oktbr. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 14. Oktober. — Georgios I, Sørensen, afgik fra Gibraltar 15. Oktober. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 6. Oktober. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Dartmouth 14. Oktober. — Kasan, Hansen, ankom hertil 17. Oktbr. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 7. Oktober. — Kiew, Meldahl, ankom til London 16. Oktober. — Kursk, Gommessen, afg. fra Bordeaux 15. Oktober. — Leopold II, Meyer, ankom til Antwerpen 16. Oktbr. — Loire, Caignou, afg. fra Riga 15. Oktober. — Louise, Kruuse, ankom til Königsberg 13. Oktober. — Louisiana, Andersen, ankom til Aarhus 16. Oktober. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. hertil 13. Oktbr. — Maja, Iversen, ankom hertil 16. Oktober. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 15. Oktbr. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristianssand 13. Oktbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Dunkerque 16. Oktober. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Livorno 14. Oktober. — Omsk, Jonsen, afg. fra Dunkerque 13. Oktbr. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 11. Oktober. — Perm, Christensen, ank. til Hull 14. Oktbr. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 11. Oktbr. — Rita, Schibbye, ankom til Riga 15. Oktober. — Seine, Dampt, ank. til Bordeaux 7. Oktober. — Texas, Andersen, afgik herfra 26. Septbr. — Thyra, Fischer, afg. fra Riga 14. Oktbr. — Tiber, Bech, ankom til Marseilles 7. Oktober. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Antwerpen 15. Oktober. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Funchal 13. Oktober. — Viking, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 11. Oktober. — United States, Wulff, ank. hertil 8. Oktober. — Hengest, Harder, ank. hertil 16. Oktbr. — Esbjerg, Søeberg, afgik herfra 14. Oktober. — Livadia, Andersen, afgik fra Stettin 16. Oktober. — Ceres ankom hertil 16. Oktober. — Aarhus, Sørensen, afgik herfra 11. Oktober. — Opollo ankom hertil 10. Oktbr. — Vadse, Poulsen, afgik fra Swansea 13. Oktober. — Annie afg. herfra 14. Oktbr. — Laura, Aasberg, afg. fra Thorshavn 6. Oktbr. til Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik herfra 15. Oktober til Island via Leith. —

Tjaldur, Rothe, afg. fra Leith 12. Oktbr. paa Rejse til Færøerne herfra. — Moskoy, Gøtsche, afg. fra Leith 14. Oktbr. paa Rejse til Island herfra.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Hull 13. Oktober. — Frode, Meyer, afg. fra St. Petersborg 12. Oktbr., best. til Calais. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afg. fra Trångsund 18. Oktbr., bestemt til Kotka. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Jacobstad 8. Oktober, bestemt til Cardiff. — Erik II, A. S. Mahncke, afg. fra Kemi 14. Oktober, best. til London. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Haukmosund 15. Oktober. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 7. Oktbr., best. til Kronstadt. — Danmark, Kraemer, afg. fra Rouen 16. Oktober, bestemt til Sunderland. — Ragnar, Holst, ankom til Rotterdam 12. Oktbr. — Skjold, Rise, afg. fra St. Petersborg 11. Oktbr., best. til Terneuzen. — Magnus, C. A. Schmidt, afgik fra Hull 11. Oktbr., best. til Kronstadt. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Kronstadt 12. Oktober. — Svend II, Jensen, ankom til Sunderland 15. Oktober. — Harald, Hveysel, ankom til St. Petersborg 13. Oktober.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afg. fra Korsør 16. Oktober, best. til Holmsund. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Rouen 16. Oktbr., best. til West Hartlepool. — Ulf, Huus, afg. fra Rouen 17. Oktober, best. til Blyth.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ankom til Dunkerque 9. Oktbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Uleåborg 7. Oktober. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 15. Oktober. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Sunderland 14. Oktbr. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til Kronstadt 30. Septbr. — Excellence Pleske, Thorsøe, afgik fra Rotterdam 11. Oktober, bestemt til St. Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Chorly 11. Oktbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Hull 15. Oktbr. — Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Grimsby 1. Oktbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til St. Petersborg 8. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Blyth 15. Oktober.

**Danmark.** Thorvaldsen, Poulsen, ankom til Korsør 16. Oktober. — Ansgar, Madsen, ank. til Methil 15. Oktbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Kronstadt 11. Oktober, bestemt til Rouen. — Hamlet, Reese, afgik fra Kronstadt 8. Oktober, bestemt til Rotterdam. — Helge, Olsen, ankom til Calais 15. Oktbr. — Rolf, Olsen, afg. fra Blyth 13. Oktbr., best. til Kronstadt. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Rotterdam 12. Oktober.

**Heimdæl.** Anine, Leth, ankom til Sundsvall 15. Oktober. — Kamma, Løffler, afg. fra Stettin 18. Oktober. — Helga, Rise, afg. fra Sunderland 14. Oktbr. — Martha, Christensen, ank. til Sika 17. Oktober. — Elna, Rathje, ank. til Sunderland 17. Oktober. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Swinemünde 17. Oktober. — Simone, Jørgensen, ankom til Sunderland 12. Oktober. — Jeanne, Lagesen, ankom til Rouen 13. Oktober.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ank. til Kronstadt 12. Oktbr. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Cardiff 12. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Esbjerg 17. Oktbr. — Nordse, Gram, ankom til Königsberg 17. Oktbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Narva 15. Oktober, best. til Hull. — Cito, P. Nielsen, ankom til Åbo 13. Oktbr. — Napoli, Christensen, afgik fra Newpört 13. Oktbr., best. til Kronstadt. — Bodil, Jessen, afg. fra Middlesbro 14. Oktbr., best. til Helsingfors. — Dagmar, Hansen, ank. til Almeria 13. Oktbr. — Neptun, Knudsen, pass. Grimsby 16. Oktbr., bestemt til Malmø. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Rivedella 16. Oktober, best. til London. — Alfa, Iversen, afgik fra Kotka 12. Oktober, bestemt til West Hartlepool.

**Nordse.** Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Kbhvn. 13. Oktbr. — Nordland, Norsk, afg. fra Windau 14. Oktbr. — Holland, Poulsen, ankom til Fredericia 17. Oktbr. — England, Andersen, afgik fra Kramfors 12. Oktober. — Rusland, Møller, afg. fra Warkworth 15. Oktober.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Ghent 14. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Norfolk 30. September. — Polarstjernen, Branth, afgik fra New York 18. Septbr. — Mars, Clausen, afgik fra Thisted 10. Oktober.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afgik fra Borgå 15. Oktober, best. til Råfse. — Dagny, Lorentzen, pass. Kanalen 17. Oktbr. paa Vej til Rouen. — Mary, Larsen, ank. til Lerwick 15. Oktober.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Fécamp 14. Oktober, bestemt til Methil.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 17. Oktober, best. til Aarhus. — Russia, Jespersen, ankom til St. Petersborg 13. Oktober. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Delfzijl 12. Oktbr, ank. til Dunston 14. Oktbr. — Livonia, Skov, ank. til Amsterdam 13. Oktober.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Sunderland 13. Oktober, bestemt til Neufahrwasser.

**Union.** Frisia, Nielsen, afg. fra Riga 17. Oktober, best. til Ghent. — Caledonia, Storm Hansen, afgik fra Sunderland 12. Oktober, ankom til Swinemünde 17. Oktober. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Luleå 12. Oktober, best. til Rotterdam.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Middlesborough 17. Oktober, bestemt til Grangemouth. — Carbonia, Winckler, afg. fra Lovisa 17. Oktober, bestemt til Nantes. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Kemi 13. Oktober, best. til Amsterdam.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 12. Oktbr., ankom til Windau 14. Oktober. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Königsberg 11. Oktober, ank. til Tynen 16. Oktbr.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kbhvn. 14. Oktober. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Sulina 6. Oktober. — Flynderborg, Larsen, ankom til Terneuzen 9. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 16. Oktbr. — Frederiksberg, Hansen, afgik fra Rouen 16. Oktbr., best. til West Hartlepool. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Bona 7. Oktober. — Kronborg, Sørensen, ankom til Sulina 9. Oktober. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 17. Oktober. — Skanderborg, Albertsen, ankom til Amsterdam 9. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Aarhus 16. Oktbr., bestemt til Kristinestad. — Søborg, Fischer, afgik fra Newport 4. Oktober, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 13. Oktbr., best. til Sunderland.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Archangel 13. Oktober, bestemt til Hamburg. — Klampenborg, Jensen, ank. til Riga 10. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Aleksandria 14. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Wasa 11. Oktbr. — Skodsborg, Schultz, ank. til Jacobstad 10. Oktbr. — Tuborg, Agerlin, afgik fra West Hartlepool 15. Oktober, best. til Kbhvn. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Rotterdam 13. Oktbr., best. til Burntisland. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Ghent 14. Oktober, best. til Burntisland.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Blyth 14. Oktober, best. til Pillau. — Jægersborg, Larsen, ankom til Newport 14. Oktober. — Kallundborg, Lund, ankom til Sundsvall 16. Oktbr.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Methil 16. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afgik fra Newcastle 14. Oktbr., bestemt til Riga. — Helene, Jensen, afgik fra Riga 15. Oktbr., bestemt til Calais. — Agnete, Sørensen, afg. fra Ghent 15. Oktbr., best. til Methil. — Sjøland, Sonnichsen, ankom til Riga 13. Oktbr. — Hermia, Petersen, ankom til Karrebæksminde 13. Oktober. — Alice, Hansen, ank. til Kbhvn. 15. Oktober. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Boness 15. Oktbr. — Ajax, Brorsen, ank. til Boness 16. Oktober. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 17. Oktober, bestemt til Newcastle.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ank. til Vera Cruz 14. Oktober. — St. Jan, Rambusch, ank. til Galveston 11. Oktober. — St. Thomas, Prah, afgik fra St. Thomas 2. Oktober. — St. Domingo, Koch, afgik fra Kbhvn. 16. Oktober.

**Ærø.** Energi, Nielsen, ankom til Kotka 13. Oktober. — Enigheden, Svane, ankom til Uleåborg 10. Oktober. — Erindring, Hansen, ank. til Skellefteå 11. Oktober.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Wiborg 10. Oktober. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Cardiff 12. Oktober. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Portishead 13. Oktober. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Borgå 13. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Uleåborg 17. Oktober. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Uleåborg 17. Oktober. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Velzen 16. Oktober. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til Hernøsand 17. Oktober. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til St. Petersburg 15. Oktober. — H. Pontopidan, Klitgaard, afgik fra Rotterdam 17. Oktober. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Kronstadt 14. Oktbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Cardiff 15. Oktober. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra St. Petersburg 14. Oktbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Tynen 17. Oktober.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Rotterdam 16. Oktbr., best. til Burntisland. — London, Krogh, ankom til Kronstadt 13. Oktober. — Paris, Tholander, ank. til Boness 16. Oktbr. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 28. Septbr., bestemt til Demerara.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Rotterdam 14. Oktober. — Wien, Brink, ank. til Uleåborg 17. Oktober. — Roma, v. Thun, afgik fra Mobile 7. Oktober, bestemt til Liverpool.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Bremen 11. Oktbr. — Clara, Villadsen, ank. til Kramfors 17. Oktober.

— Kai, Kurtzhals, afgik fra Jacobstad 11. Oktbr., best. til Aberdeen. — Erik, Steen, afgik fra Windau 15. Oktober, best. til Hamburg. — Svend, Christensen, ank. til Horsens 17. Oktbr. — Axel, Damm, ank. til Yxpila 17. Oktober. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Helsingborg 18. Oktbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Åbo 14. Oktbr. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra St. Petersburg 17. Oktbr., best. til Bremen. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 14. Oktober, bestemt til Luleå. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Geestemünde 13. Oktbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afg. fra Barry 10. Oktbr., bestemt til Kronstadt.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, afgik fra Kotka 14. Oktober, bestemt til Bremen.

### Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Mærdor, Mørck, afgik fra Cuxhaven 10. Oktober til Rio Grande. — Sørine, Andersen, afgik fra Townsville 7. Oktober til Levnka. — Havila, Duysen, ank. til Caleta Buena 12. Oktober fra Newcastle N. S. W. — Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Iquique 14. Oktober til Hamburg. — Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Westport 14. Oktober til Matupi. — Anna Agnete, Callesen, er paa Rejsen fra Buenos Ayres til Falmouth indkommen læk til Punta Delgade 10. Oktober.

**Fanø. Sønderho.** Killena, Pedersen, ankom 10. Oktober til Bahia fra Shields. — Martha, Brinch, ank. 11. Oktbr. til Buenos Ayres fra Penarth.

**Rønne.** Bornholm, Jensen, ankom til Hernøsand 11. Oktober. — Gudmund, Stegmann, ank. til Lysekil 11. Oktbr. — Sigurd, Hansen, ank. til Kalmar 12. Oktober. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Middelfart 12. Oktbr. — Klara Marie, Plum, ankom til Kjøbenhavn 12. Oktober. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Kolding 12. Oktober. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Königsberg 13. Oktober. — Rolf, Møller, ankom til Karlshamn 13. Oktober. — Nestved, Munch, ankom til Rügenwalde 13. Oktober.

**Svendborg.** Fortuna, Christiansen, ankom til Dysart 9. Oktober. — Dana, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 9. Oktober. — Standard, Rasmussen, ankom til Holtenau 9. Oktober. — Triton, Nielsen, ankom til Great Yarmouth 8. Oktober. — Helge, Carlsen, ankom til Dieppe 9. Oktober. — Gefion, Rasmussen, ankom til Portsmouth 10. Oktober. — Slesvig, Hansen, ankom til Wemyss 11. Oktober. — Ruth, Valentin, ank. til Newcastle 10. Oktober. — Fulvia, Nielsen, ankom til Assens 10. Oktober. — Olga, Rasmussen, ankom til Kalmar 12. Oktober. — Yrsa, Hansen, ankom til Kolding 11. Oktober. — Skjold, Larsen, ankom til Havre 12. Oktober. — Solon, Rasch, ankom til London 12. Oktbr. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Skellefteå 12. Oktbr. — Rossing, Larsen, ankom til Falkenberg 12. Oktober. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Gøteborg 12. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ank. til Granton 13. Oktbr. — Lotz, Hansen, ank. til Swansea 13. Oktober. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Leith 13. Oktober. — Union, Olsen, ankom til Leith 13. Oktober. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Charlestown 12. Oktober. — Iris, Hansen, ankom til Drøbak 12. Oktober. — Emanuel, Jensen, ankom til Christiania 14. Oktober. — Confidence, Mouritzen, ankom til Christiania 14. Oktober. — Boline Marie, Hansen, ankom til Pillau 14. Oktober. — Rota, Olsen, ankom til Fayan 12. Oktober. — Meta, Møller, ankom til Bridgewater 14. Oktbr. — Martha, Hansen, ankom til Riga 16. Oktober.

**Ærø.** Habil, Rasmussen, ankom 10. Oktober til Newhaven. — Thea, Friis, ankom 10. Oktober til Svendborg. — Caroline, Madsen, ankom 9. Oktober til Kjøbenhavn. — Mindet, Rasmussen, ankom 9. Oktober til Kjøbenhavn fra Greifswalde. — Theodor, Andersen, afgik 8. Oktober fra Kjøbenhavn til Marstal. — Avance, Rasmussen, ankom 10. Oktober til Råfse. — Dannebrog, Folmer, ank. 9. Oktober til West Wemyss. — Dorthea, Bager, ankom 8. Oktober til St. Petersburg. — Veritas, Jørgensen, ank. 9. Oktober til London. — Jørgen, Albertsen, ankom 10. Oktober til Kronstadt. — Ellen, Lauritzen, ankom 11. Oktober til Wemyss. — Alma Marie, Hansen, ank. 11. Oktober til Memel. — Henry, Bager, ankom 11. Oktober til Hobro. — Fred, Friis, ank. 10. Oktbr. til Corres. — M. Hay, Petersen, ank. 10. Oktober til Ærøskjøbing. — Ceres, Bager, ankom 10. Oktober til Husum. — Saga, Jensen, ankom 10. Oktober til Sabine Pas (Texas). — Thekla, Hansen, ank. 10. Oktober til Drøbak. — Immanuel, Bager, ankom 10. Oktober til Masnedund. — Johanne, Stegmann, ankom 11. Oktober til Lysekil. — Ørnen, Rasmussen, afgik 10. Oktober fra Kjøbenhavn til Faxe. — Kiana, Christensen, afgik 28. Septbr. fra Cambelltown til Ramsay. — Ino, Weber, ank. 12. Oktbr. til Charlestown (Cornwall). — Cecilie, Svarrer, ankom 19. Oktober til Kronstadt. — Aktiv, Nielsen, ank. 19. Oktober til Carthagen. — Hjemmet, Rasmussen, ank. 10. Oktober til Kjøbenhavn. — Fortuna, Schmidt, afgik 11. Oktober fra Kjøbenhavn til Faxe. — Ellen, Svendstrup, afgik 11.

Oktbr. fra Kjøbenhavn til Kallundborg. — Enigheden, Friis, ank. 10. Oktbr. til Augustenborg. — Nansen, Hansen, ank. 11. Oktober til Skellefteå. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik 12. Oktober fra North Sunderland til Stettin. — Ami, Christensen, ankom 13. Oktober til Drammen. — Lorenz, Levinsen, ankom 12. Oktober til Drøbak. — Thor, Kromann, er ankommen til Point à Pitre. — Vera, Mygind, er ankommen til Kjøbenhavns Red fra Galway. — Ariel, Christensen, ankom 13. Oktober til Lissabon. — Mariane, Andersen, ankom 13. Oktober til Drammen. — Acacia, Nielsen, ank. 10. Oktober til Odense. — Mette, Andersen, ankom 10. Oktober til Odense fra St. Petersburg. — Margrethe, Christensen, ankom 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Agnes, Henriksen, ankom 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, afgik 12. Oktober fra Kjøbenhavn til Helsingborg. — Valborg, Johansen, ankom 13. Oktober til Kolberg. — Caroline Kock, Holm, er ankommen til Santa Martha (Syd Amerika). — Emanuel, Eriksen, ankom 13. Oktober til Gefle. — Hosanna, Philipsen, ank. 13. Oktbr. til Lissabon. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 11. Oktbr. fra Riga til Leith. — Kvik, Philipsen, ankom 14. Oktober til Neufahrwasser. — Marstal, Hansen, ankom 14. Oktober til Pillau. — Argus, Jensen, ankom 14. Oktober til Dysart. — Zephyr, Hansen, ank. 14. Oktober til Hamburg. — Skjold, Nielsen, ankom 14. Oktober til Clear River fra St. Johns. — Christiane, Nielsen, ankom 14. Oktober til Swinemünde. — De tvende Brødre, Boye, ankom 16. Oktober til Boness. — Eden, Petersen, ankom 15. Oktober til Mem. — Gloria, Fabricius, ankom 16. Oktbr. til Sandham. — Norma, Albertsen, er ankommen til Holyhead. — Fuglen, Petersen, ankom 14. Oktober til Poole. — Anne, Frederiksen, ankom 15. Oktober til Gøteborg. — Rødkilde, Christensen, ankom 14. Oktober til Kjøbenhavn. — Anna Sofie, Tofte, ankom 14. Oktober til Kjøbenhavn fra Bandholm. — Ellen, Hansen, ankom 14. Oktober til Kjøbenhavn. — Mindet, Rasmussen, afgik 14. Oktober fra Kjøbenhavn til Faxø. — Margrethe, Christensen, afgik 14. Oktober fra Kjøbenhavn til Gravesten.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Møalerne 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 10 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Sundet. Hveen NØ.** Vraget af Damperen „Robert“, NØ. for Hveen, er afmærket med en Vager med grønt Flag. 55° 55' 42" N. Br. 12° 43' 18" Ø. Lgd.

**Limfjorden. Vil-Sund Færgelejer.** Ved Vil-Sund er i Nærheden af Færgebroerne paa Mors og paa Thyland anbragt Færgelejer med 8 Fod Vand.

Midt for hvert Færgeleje er tændt to hvide, faste Ledefyr i 60 Alens Afstand fra hinanden. Flammens Højde: 17 og 11 Fod. Graa Fyrpæle. Fyrene paa Mors er overet i N. 70° Ø. og S. 70° V., paa Thyland i N. 80° V. og S. 80° Ø. Fyrene brænder for Færgerne.

**Smaalands-Farvandet. Ulvshale-Løb.** Forsøget paa at tilvejebringe et sejlbart Løb i Ulvshale-Løb er opgivet paa Grund af Tilsanding. Den ved Forsøget benyttede Afmærkning vedligeholdes ikke.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt.** I Wasa Distrikt er følgende Ledefyr tændt:

Kaskö Öfre hvide og røde vekslende Fyr paa Øens SV.-Kyst. Det lyser fra S. 3° Ø. gennem S. til S. 42° V. Flammens Højde: 18 Fod. 62° 21' N. Br. 21° 13' Ø. Lgd.

Kaskö Nedre, S. 19° V. fra Bagfyret, viser hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 2½° V. til S. 47° V., rødt Hurtigblink fra S. 47° V. gennem V. til N. 87½° V., grønt Hurtigblink fra N. 87½° V. til N. 20° V., rødt og hvidt vekslende Lys fra N. 20° V. til N. 6° V. og rødt Hurtigblink fra N. 6° V. til N. 1° V. Flammens Højde: 10 Fod. 62° 21' N. Br. 21° 13' Ø. Lgd.

Brandskogsudden paa Kaskö SØ-lige Del viser hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 10° V. til S. 55° V. Flammens Højde: 39 Fod. 62° 21' N. Br. 21° 14' Ø. Lgd.

Tärngrund, midt paa Grunden, S. 32° V. fra det foregaaende, viser hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 10° V. til

S. 55° V. Flammens Højde: 14 Fod. 62° 20' N. Br. 21° 14' Ø. Lgd.

**Ålands Distrikt. Degerby Lodsplads. Filsö.** Ved Degerby Lodsplads er et 11 Fods Farvand undersøgt og afmærket fra Kaffegrund til Kruslocksören. 60° 1' N. Br. 20° 18' Ø. Lgd. til 60° 1' N. Br. 20° 19' Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Wiborg Distrikt.** Ved Pitkäpaasi Lodsplads er et Farvand med 12 Fod Vand undersøgt og afmærket fra Pisisaari gennem Ryöminsalmi Sund. 60° 28' N. Br. 27° 47' Ø. Lgd. til 60° 26' N. Br. 27° 40' Ø. Lgd.

**Rusland. Finske Bugt. Neva Munding.** I Søkanalen i Neva Munding er Revet ud for Banken Krivoj, ved Indløbet til Barotschnij Bassin afmærket med en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 59° 53' N. Br. 30° 12' Ø. Lgd.

**Tyskland. Kiel.** Paa den ny Udrustningshavns Molehoved i Kiel er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 45° V., i øvrigt rødt Lys.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 7de Oktober. 52° 0' N. Br. 3° 46' Ø. Lgd. En Mast c. 16 Fod over Vandet.

Den 6te Oktober. 54° 18' N. Br. 6° 28' Ø. Lgd. Skonnert med Bunden opad.

Den 7de Oktober. 54° 46' N. Br. 2° 47' Ø. Lgd. Vraggods.

**Tyskland. Amrum V.-Kyst.** I Midten af December 1905 tændes paa Dynen paa Amrum V.-Kyst et Fyr. 54° 40' 25" N. Br. 8° 18' 6" Ø. Lgd.

**Elben.** Den røde og sorte Lystønde ved Bönhasensand V.-Ende er flyttet til 53° 32' N. Br. 9° 52' Ø. Lgd. i 22 Fod Vand, og den sorte Lystønde Nr. 12 til 53° 32' N. Br. 9° 52' Ø. Lgd. i 27 Fod Vand.

**Weser. Dwarsgat.** I Dwarsgat er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Spirtønde O i 27 Fod Vand. 53° 44' 1" N. Br. 8° 18' 41" Ø. Lgd. Spirtønde P i 25 Fod Vand. 53° 43' 51" N. Br. 8° 20' 43" Ø. Lgd. Spirtønde Q i 29 Fod Vand. 53° 43' 37" N. Br. 8° 21' 49" Ø. Lgd. Lys- og Klokketønde „10“ i 22 Fod Vand. 53° 44' 24" N. Br. 8° 16' 25" Ø. Lgd. Sort Spidstønde Nr. „11“ i 34 Fod Vand. 53° 44' 17" N. Br. 8° 18' 1" Ø. Lgd.

I Meyersledge Fyr er den hvide, faste Vinkel drejet saaledes, at dens N.-Grænse gaar ¼ Kbl. fri S. om Lystønde „10“, S.-Grænsen 30 Alen fri N. om Spirtønde P. Mellem Spirtønde N og P maa man ikke komme S. for den hvide, faste Vinkels S.-Grænse. Dybtgaaende Skibe bør holde godt fri uden om Spirtønderne O, P og Q, da Robbenplate falder meget stejlt af paa den Strækning.

**Norderney. Riffgat. Schluchter.** Masten er borttaget paa Vraget uden for Schluchter og Afmærkningen inddraget. 53° 43' N. Br. 7° 4' Ø. Lgd.

En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er i 8 Fod Vand udlagt N. for en Hindring SV. for Norderney Fyr paa Riffgat S.-Side.

**Holland. Fyrskibet „Terschellingerbank“** inddrages i den nærmeste Tid for nogle Dage. Lodskutteren vil i den Tid saa vidt muligt ligge paa Fyrskibets Plads.

Den hvide Spidstønde med Ballon, mærket „B. J. d.“, er ombyttet med en hvid Spidstønde med rød Ballon, mærket „N. S. B.“ og benævnet Noord Steenbank Tønde. Beliggenheden er uforandret 51° 41' 46" N. Br. 3° 26' 33" Ø. Lgd.

**England. Themsens. Cheney Spit.** Fartøjet „Eagle“ er sunket paa Cheney Spit. En grøn Vragtønde er i 18 Fod Vand udlagt tæt NNV. for Vraget, fra Minster Taarn i N. 1° V. 2½ Kml. og fra Martello-Taarnet i N. 75° Ø., 3½ Kml. 51° 28' N. Br. 0° 48' Ø. Lgd.

**Triton Knoll.** Vraget, som var sunket paa Triton Knoll paa 53° 25' N. Br. 0° 50' Ø. Lgd., er uskadeligt. Afmærkningen er inddraget.

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

**Frankrig. Ouessant. Stiff.** Stiff Fyrs Lysævne er 24 Kml. for de hvide, 19 Kml. for de røde Blink.

**England SV.-Kyst. Fyrskibet „Seven Stones“.** Paa Fyrskibet „Seven Stones“ er Taagesignalet forandret. Sirenen giver nu hver 1 Minut tre Stød saaledes: Dyb Tone 2 S., Pause 2 S., høj Tone 2 S., Pause 2 S., dyb Tone 2 S., Pause 50 S. 50° 3' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

**England. Liverpool Bay.** Omtrent den 23de Oktober 1905 flyttes Fyrskibet „Northwest“ c. 4 Kbl. N. t. V. hen i 15 Fv. Vand, fra „Bar“ Fyrskib i S. 85° V., 8 Kml. og fra Rhyl Pierhoved i N. 4° V. 53° 31' N. Br. 3° 31' V. Lgd.

**Skotland NV.-Kyst. Cape Wrath.** Omtrent den 1ste November 1905 oprettes Taagesignal ved Cape Wrath Fyr. En Sirene giver da hver 1½ Minut Et-Stød af 6 S. Varighed. 58° 37' N. Br. 4° 59' V. Lgd.



### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest. Four Fyr.** Fyr er forandret, saa at det nu viser fast Lys 30 S., Mørke 1 $\frac{1}{4}$  S., Blink 0 $\frac{3}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{1}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{3}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{1}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{3}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{1}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{3}{16}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{8}$  S., Blink 0 $\frac{1}{16}$  S., Mørke 1 $\frac{1}{4}$  S.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine.** Fyrskibet „Cape Elizabeth“ Nr. 74 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**North Carolina.** Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 72 er ombyttet med Fyrskib Nr. 71. Fyr og Taagesignal er uforandret.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Josephs Bay.** I St. Josephs Bay er Bar Stumpstønde og Middle Ground Nr. 4 Spidstønde ombyttet med større Tønder af samme Slags. En rød Spidstønde, Eagle Harbor Shoal Tønde, er udlagt ved Ø-Enden af Grunden, som danner S-Siden af Eagle Harbor.

**Antigua. Sandy Island.** Sandy Island Fyrbaake er hvid.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Frankrig. Cap Béar.** Den 15de Oktober 1905 slukkes Cap Béar Fyr, og det ny Fyr tændes.

**Sardinien N. Isolo Asinara.** Paa Asinara er Semaforen flyttet SV. hen og staar nu c. 1 Kbl. S. 32° Ø. fra den trigonometriske Station paa Punta della Scomunica. 41° 5' 46" N. Br. 8° 17' 48" Ø. Lgd.

**Italien. Eoliske Øer. Stromboli.** Semaforen paa Stromboli er flyttet c. 1 Kml. SSØ. hen, paa Øens Ø-Side. Masten er anbragt ved et hvidt og sort tærnet, rundt Hus, c. 640 Fod over Vandet. 38° 47' 43" N. Br. 15° 13' 32" Ø. Lgd.

**Marokko. Tanger Bugt.** I den Ø-lige Del af Tanger Bugt ligger en 9 Fods Grund 8 Kbl. S. 30° V. fra Blanquilla Taarn, Pointe Malabata. I den V-lige Del af Bugten ligger en 21 Fods Grund 6 Kbl. S. 75° Ø. fra Fyret paa Yderenden af Molen, en 21 Fods Grund 6 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 60° Ø. fra samme Fyr, en 5 Fods Grund 3 Kbl. og en 3 Fods Grund 4 Kbl. S. 43° Ø. fra samme Fyr, begge inden for 16 Fods Kurven.

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

**Malacca Strait. Singapore.** I Singapore gives Tidssignal nu med Kugle fra Observatoriet paa Mount Faber. Den falder Kl. 1 T. 0 M. 0 S. Standard Tid paa 105° V. Lgd. eller 0 T. 55 M. 17 $\frac{1}{2}$  S. paa Observatoriet, hvilket svarer til Kl. 18 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middellokkeslet. Mislykkes Signalet, gentages det paa samme Maade som paa Fort Cannings og Pulo Brani.

En elektrisk Klokke er anbragt i Tanjor Pagar Co.'s Værft-Superintendents Kontor. Den ringer hver fuld Time Greenwich Middellokkeslet. Skibsførere kan, naar de henvender sig paa Kontoret, sammenligne deres Søure.

Mount Faber: 1° 16' 15" N. Br. 103° 49' 24" Ø. Lgd.

### Asiens Ø-Kyst med Japan.

**China. Chifu. Tower Hill.** Paa Tower Hill er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 8 S., Mørke 2 S. Flammens Højde: 170 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Lyset er rødt fra N. 34° Ø. til N. 42° Ø., hvidt fra N. 42° Ø. til N. 59° Ø., rødt fra N. 59° Ø. gennem Ø. til S. 80° Ø., undtagen hvor det skjules af Kung Tang Tao, hvidt fra S. 80° Ø. til S. 72° Ø., rødt fra S. 72° Ø. til det skjules af Land, og rødt over Havnen fra N. 25° V. gennem N. til N. 34° Ø. Det vises fra det chinesiske Taarn. 37° 33' N. Br. 121° 23' 15" Ø. Lgd.

**Ta Lien Hwan.** En 2 $\frac{1}{2}$  Fv. Grund ligger i 3 à 4 $\frac{1}{4}$  Fv. 9 Kbl. SV. for Haimyo To (Disaster Rock), 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. fra Kysten.

**Korea V-Kyst. Chemurupo (Chemulpo).** Paa Chemurupo Ankerplads er Vraget af „Varyag“ borttaget.

**Taiwan Ø-Kyst. Samasana Island.** Samasana Island ligger ligger Ø-ligere end angivet i Kortene. Dens NV.-Pynt ligger paa 22° 40' 36" N. Br. 121° 27' 36" Ø. Lgd.

**Japan. Kyushu N-Kyst. Fukuoka Wan.** I det N-lige Indløb til Fukuoka Wan er Dybden fra Michikire og 9 Kbl. SØ. efter. tiltaget, saa at 5 Fv. Grænsen ligger c. 1 $\frac{3}{4}$  Kbl. nærmere Land end angivet i Kortene.

**Honschu NW-Kyst. Hamada Ko. Shakkuri.** En rød Tønde er udlagt paa Shakkuri ved Indløbet til Hamada Ko.

**Nanao Wan.** En 14 Fods Klippe ligger i Nanao North Bay, 2 Kbl. fra Fudou Saki og 12 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 57° Ø. fra O Shima N-Ende.

### Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Østpreussen, Galicien og Regeringsdistriktet Stettin er erklæret for kolerafri.

Italien — Adalia (Lille Asien) er erklæret for pestfri.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. Oktober 1905. — Sø- og Handelsretsdømme. — Bemandingsforholdene. — Lloyd's Register of Shipping. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb 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 <sup>mm</sup> 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 Træske mis samt af Høegs Patent Mønter til Maling af Bunker- og Lastrum.

Fredagen d. 27. Oktober d. A. Kl. 12 Fm. afholdes en konstituerende Generalforsamling til Oprettelse af en Forening, der under Navn af „Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ vil overtage den Risiko, der paahviler danske Redere i Enhold til Lov af 1. April d. A. om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed, og til Valg af Foreningens Bestyrelse og Revisorer.

Til denne Generalforsamling, der afholdes i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, St. Annæ Plads 26, indbydes herved Redere af registrerede eller registreringspligtige Skibe, som falde ind under nævnte Lov.

Kjøbenhavn, d. 18. Oktober 1905.

Dansk Dampskibsrederi-Forening

**Ad. Carl,**

Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

**P. Rechnitzer,**

Formand.

## En Jagt

paa 6 à 7 Tons Netto, stærk. Egebaad, ikke over 8 à 10 Aar ønskes til Købs. Billet mrk. **N. H.** Udes sendt til Bladets Kontor, med Opgivelse af Pris pr. Kontant.

Aktieselskab.

Fra d. 19. — 25. Oktober.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor andet ikke er anført.

**Torsdag.**

- Til **Horsens** [Falster] 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 **Vejde**, [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.
- Til **Stege, Masnedssund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aft.
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.  
Gods til Nibe til Videreforsendelse fra Aalborg **Mandag** efter gennemg. Takster.
- Til **London** [Kasan] 2 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Newcastle** [Una]. Til **Hull** [Primula] 10 Aften fra Havneg.  
(Torsdag: Ekspedition 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 **Libau** [Hengest] Eftm. fra Toldboden.
- Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

- Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur, og Nykjøbing M.**, [Benedikt] 3 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
\*) Ikke for Gods.
- Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).
- Til **Gøteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamburg** [Ella] Eftm.
- Til **Stettin** [Aarhus] 3 Eftm.
- Til **Manchester, Liverpool og Swansea** (via Stettin) [Vadsø] forv. 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** [Oluf Bager] 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 Onsd. [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.** [Ulvsund] 6 Eft. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst. (ikke Nykjøbing).
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Stege, Kallehave og Præste** [Aalborg] 10 Aften.
- Til **Christiania** [M. G. Melchior] 12 Middag fra Toldboden. (Horten anl. for Passagerer).
- Til **Stettin** [C. P. A. Koch] 3 Eftm. fra Toldboden.
- Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat. (Kahytspassagerer medtages ikke).

**Tirsdag.**

- Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.
- Til **Stettin** [Fiona] tidligst 3 Eftm.
- Til **Riga** [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.
- Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kahytspassagerer medtages ikke).
- Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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** [Oluf Bager] 6 Eftm.
- Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.
- Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christiansund og Trondhjem** [Riberhuus] 5 Eftm. fra Frihavnen.
- Til **Gøteborg** [Aarhus] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.
- Til **Hamburg** [Maja] Eftm. fra Frihavnen.
- Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [N. J. Fjord] 6 Eftm.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88	88	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Danmark.....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97
Kjøbenhavn.....	84	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93
Dannebrog.....	96	96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	76	75 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	76
Urania.....	28— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	28 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....		83	83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	126 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	127
Østersøen.....	94	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94
Nordseøen.....		29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31
Gorm.....		100	105
Torm.....		80	90
Inga.....		—	—
Cimbria.....		82	95
Vesterhavet.....		100	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		29	33
Foren. Bugser-Selsk.....	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	63	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dansk-russisk Dampsk.....		102	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101	105
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....	98	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 2. Serie..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. — ..		97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
4 % — — — 7. — ..		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		141	141 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Privatbank.....	124	124	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119
Burm. & Wain.....	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	164 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —164	163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	163 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	133 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

**Vækselkurser d. 17. Oktober 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.18	18.14
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.10	—

**Notering paa Berlins Børs d. 17. Oktober 1905.**

Russiske Noter.....	216.20
4 % Russiske Consols.....	90.80
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.50
5 % Mexikanske 1899.....	102.70
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	93.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 48,000, „Kbhvn.“ 40,000, „Dannebrog“ 30,000, „Danmark“ 24,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 236,000, „Østas. Komp.“ 84,000, „Foren. Dampsk.“ 110,000, „Carl“ 26,000, „Dampsk. af 1896“ 34,000, „Union“ 18,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telef. 8424.  
Smede- og Maskinarbejde udføres  
**solidt, hurtigt og billigt.**

## Julius Skrikes Stiftelse.

Ifølge den under 9. Oktober 1899 stadfæstede Fundats for den af Overauditor Julius Skrike oprettede Stiftelse, vil der af Stiftelsens Administration i indværende Aars December Maaned være at lægge en Plan for Fordelingen af Stiftelsens Midler for det kommende Femaar.

Stiftelsen disponerer aarlig over ca. 30,000 Kr.  
Af Midlerne anvendes:

- $\frac{1}{6}$  Del til Fremme af Agerbrug.
- $\frac{1}{10}$  Del til Fremme af Skovbrug.
- $\frac{1}{6}$  Del til Fremme af Søfart, dette tages i saa vid Betydning, at derunder t. Eks. er indbefattet Fiskeri.
- $\frac{1}{6}$  Del til Næringsbrug, hvorved forstaas de i Lov af 29de December 1857 nævnte Købstad-Næringsbrug.
- $\frac{1}{10}$  Del til Understøttelse af unge Mennesker, Kvinder som Mænd, der ved Universitet, Høj- eller Folkeskoler søge at uddanne sig for en selvstændig Virksomhed.

Resten af de aarlige disponible Indtægter kunne benyttes efter frit Valg og efter forhaandenværende Trang til Supplering af de til et eller flere af de ovennævnte Formaal henlagte Kvotadele eller andet almenyttigt Formaal.

Ansøgninger om at komme i Betragtning maa indsendes til Stiftelsens Kontor, **Vestervoldgade 89, København K., inden den 15. November d. A.**

## LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver 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 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.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Møde Torsdagen den 26. Oktober d. A. Kl. 9 $\frac{1}{2}$  Form. paa Grand Hotel i Odense med følgende Dagsorden:

Det paa Foreningens Generalforsamling d. 14. April d. A. nedsatte Udvalg angaaende Søfolks Ulykkesforsikring i Henhold til Lov af 1. April d. A., aflægger Beretning og forelægger Udkast til Love for den i Loven omhandlede gensidige Forsikringsforening.

Til dette Møde har alle Ejere af Sejlskibe, der er undergivne Registreringspligt og saaledes omfattes af Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, Adgang.

Kjøbenhavn, den 13. Oktober 1905.

**P. Rehnitzer**  
f. T. Formand.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „Water 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.

## Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

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

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

**METALSTØBERI.**

Vand- og Damparmatur.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensture. Telefon-Nr. 42

## Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.  
Nyhavngade 6. Aalborg.

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**  
Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
Blankensteiners Eftf.  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## P. Schous

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

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (s: aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvin**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkede, kan faas hos enhver Skibshandler ufortølet til 180 Øre pr.  $\frac{1}{2}$  Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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.

## BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8695.

# Indbydelse til Aktietegning i Aktieselskabet Den Danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd.

**F**RA gammel Tid har Søfarten været et af Danmarks Hovederhverv. Faa Lande er fra Naturens Haand udrustede med bedre naturlige Betingelser end vort for at hævde sig en ærefuld Plads i de søfarende Nationers Række. Til alle Tider har det været erkendt, at den danske Sømandsstand, ikke alene til Orlogs, men ogsaa i Handelsflaadens Tjeneste med Hæder har opretholdt Danmarks Ry som Søfartsland.

Medens den stærke maritime Udvikling, der i de sidste Aartier har fundet Sted Verden over, ogsaa er kommen den danske Handelsflaade til Gode, tør det derimod ikke siges, at Sømandsstandens Uddannelse har holdt Skridt med Tidens stigende Fordringer.

Det er for Opretholdelsen af en dygtig Sømandsstand og særlig for Uddannelsen af kyndige Navigatører af den største Betydning, at der gives den unge Sømand Lejlighed til i alt Fald i en Del af Læretiden at gøre Tjeneste i Sejlskibe. Men Adgangen hertil er under den stærke Udvikling, Dampskibstonnagen har taget paa Sejlskibenes Bekostning, bleven stadig mere vanskeliggjort. For saa godt som alle unge Mænd, der vælger den søfarende Stand, gælder det derhos, — hvad enten de opnaa Hyre paa danske eller maa tage Tjeneste paa udenlandske Skibe — at deres Læreaar gaa hen under Forhold, som ikke tilstede, at der lægges særlig Vægt paa deres Uddannelse til Sømand. I langt højere Grad end deres Jævnaldrende i Land ere de udsatte for haard og hensynsløs Behandling og for at komme til at staa under stadig Paavirkning af daarlige Individuer i en Alder, hvor Modstandskraften overfor det slette Eksempel er svag. Det er, som Forholdene stille sig, ikke at undres over, at mange Forældre kun modstræbende give Minde til, at deres Sønner følger Lysten til Søen.

Paa alle andre Omraader af Erhvervslivet anses det for en Samfundsopgave, at der — ved Landbrugsskoler, Handelsskoler, tekniske Skoler og lign. — drages Omsorg for at give Ungdommen en Uddannelse, der yder den bedst mulige Betyggelse for, at den dygtiggøres til sin Fremtidsgerning. Skal Sømandsstanden ikke udsættes for Nedgang i Dygtighed og Anseelse, er det nødvendigt, at der paa tilsvarende Maade drages Omsorg for de Unges sømandsmæssige Uddannelse og Opdragelse.

Tanken herom er da ogsaa for Tiden stærkt fremme i de fleste udenlandske søfarende Nationer.

I *England* gives der de unge Sømand Lejlighed til Uddannelse i dertil indrettede Skoleskibe eller større Handelsskibe med en Læretid fra 3—5 Aar. Mange af Englands Skibsførere have faaet en saadan speciel Uddannelse til deres Gerning, og særlig gælder dette dem, der med saa stort Held have ført Nationens Rutebaade i de senere Aar.

„*American Nautical School*“ holder et Staalskib paa ca. 3000 Tons i Fart, indrettet for 250 Elever, der under Vejledning af et talrigt Lærerkorps gennemgaa en 4-aarig Læretid.

I *Belgien* er der i 1904 sat et Skoleskib i Gang paa ca. 3200 Tons med et Elevantal af 80.

For *Sveriges* Vedkommende har man et Drengeskoleskib, „*Abraham Rydberg*“, og i Handels- og Søfartskredse i Göteborg er der i den seneste Tid gjort forberedende Skridt til Udrustningen af et Skoleskib i Langfart.

Ogsaa i *Norge* er Spørgsmaalet om Indretningen af et Skoleskib for Handelsflaaden til oversøisk Fart sat paa Dagsordenen.

I *Tyskland*, hvor der i nyere Tid er sat saa store Kræfter ind paa at udvikle Handelsflaaden, har man allerede for Aaringer siden været klar over Betydningen af, at de unge Mænd, som gik til Søs med Tanken om at vinde frem til at blive Befalingsmænd, fik en grundig og omhyggelig Sømandsuddannelse. Med dette Formaal for Øje dannedes i Aaret 1900 „*Deutscher Schiffschiff-Verein*“, og efterat den fornødne Kapital i Løbet af kort Tid var indsamlet ved frivillige Bidrag, lod Foreningen bygge sit første store Skoleskib „*Grossherzogin Elisabeth*“ indrettet for et Elevantal af 200. Samtidig hermed har „*Norddeutscher Lloyd*“ for egen Regning ladet en firmastet Bark „*Herzogin Sophie Charlotte*“ paa 3,400 Tons og indrettet for et Elevantal af 60, udruste som Skoleskib; senere er i samme Øjemed bygget den firmastede Bark „*Herzogin Cæcilie*“ paa 4,200 Tons. Begge disse Skoleskibe gaa i almindelig Fragtfart, og de indvundne Resultater og Erfaringer synes fuldt ud at have svaret til Forventningerne.

Her hjemme i *Danmark* stiftedes i Aaret 1882 ved Enkeltmands Gavnildhed Skoleskibet „*Georg Stage*“, indrettet for ca. 80 Elever, med det Formaal at yde disse den første Undervisning i praktisk Sømandsgerning. Den saaledes stillede Opgave er i den forløbne Aarrække løst paa en Maade, der fortjener den fuldeste Anerkendelse. Men den videregaaende Opgave, at gennemføre de unge Mænds Uddannelse, til de have erhvervet Betingelserne for at blive Befalingsmænd i Handelsskibe, venter endnu paa sin Løsning.

I Erkendelse af den Betydning, det vil have for dansk Skibsfart, at vor Sømandsstands Uddannelse ikke kommer til at staa tilbage for andre Nationers, ere Undertegnede traadte sammen med det Formaal at søge tilvejebragt foreløbig et enkelt dansk Skoleskib for Handelsflaaden.

Det er Hensigten som Skoleskib at anskaffe en firmastet Jernbark af ca. 4000 Tons Drægtighed, forsynet med en mindre Hjælpe-maskine, idet et saadant Skib merkantilt set har bedst Udsigt til at kunne betale sig. Skibet tænkes anvendt i almindelig oversøisk Fragtfart, samtidig med at det indrettes som Skoleskib for et passende Antal Elever. Undervisning vil, foruden at omfatte Dansk, Tysk, Engelsk, Regning, Skrivning, elementær Matematik og Geografi samt Vejledning i Sygepleje, fornemlig være rettet paa Uddannelse i praktisk Sømandskab, Maskinlære og Navigation. Særlig Vægt vil der blive lagt paa Elevernes Oplæring til Orden og Disciplin. Iøvrigt skal Eleverne tage grundig Del i alt Arbejde om Bord, saaledes at Besætningen, naar Skibet har udført en eller to Rejser af ca. 1 Aars Varighed hver, foruden af Befalingsmænd og Haandværkere, kun vil komme til at bestaa af Eleverne.

Læretiden vil udgøre 3—4 Aar, saaledes at Eleverne umiddelbart efter endt Læretid ville kunne afslutte deres Uddannelse med det foreskrevne Navigationskolekursus.

Vederlaget for hver Elevs Underhold og Undervisning om Bord vil blive ansat lavest muligt. Det er Hensigten at søge Midler tilvejebragt til i det størst mulige Omfang at kunne antage ubemidlede Elever uden Vederlag.

Til Anskaffelse og Drift af Skoleskibet er der dannet et Aktieselskab under Navn af „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“ med en Kapital af ialt Kr. 700,000, hvoraf Kr. 400,000 tilvejebringes ved Prioritetslaan i Skibet, medens Resten forventes tegnet i Aktier à Kr. 1000. Under Hensyn til Selskabets ovenangivne Hovedformaal er der i dets Love fastsat, at det aarlige Aktieudbytte ikke kan overstige 5 pCt., medens det overskydende Driftsudbytte vil være at indbetale til et ved særlig Fundats indstiftet Fond til Oprettelse af Fripladser og Pladser til nedsat Betaling for Elever paa Skoleskibet.

Aktieselskabet vil blive ledet af et Bestyrelsesraad paa indtil 30 Medlemmer, der af sin Midte vælger et Forretningsudvalg paa 7 Medlemmer til Varetagelse af den regelmæssige Ledelse af Forretningerne.

I Forvisning om, at den store nationale Betydning af den ovenfor antydede Opgave vil finde almindelig Erkendelse, udsende vi herved til alle, der nære Interesse for Bevaringen og Udviklingen af Danmarks Stilling som søfarende Nation, en Opfordring til at støtte det planlagte Foretagende ved Tegning af Aktier i Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“.

Vi ere ikke blinde for, at de store Krav, som den stillede Opgave medfører, vanskeligt ville kunne ventes fyldestgjorte alene gennem det private Initiativ, men vi tvivle ikke om, at naar det først har vist sig, at vort Forehavende finder en kraftig Støtte i den private Offervillighed, vil det Offentlige i Lighed med, hvad der er sket paa saa mange andre Omraader af tilsvarende national Interesse, ikke unddrage Sagen den Bistand, der maatte vise sig nødvendig for dens Gennemførelse paa hensigtsvarende Maade.

Tegning af Aktier kan foruden, som neden angivet, i den danske Landmandsbank og i Handelsbanken ske ved et af de undertegnede Medlemmer af Bestyrelsesraadet.

Kjøbenhavn i September 1905.

### I Bestyrelsesraadet for Aktieselskabet

## „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“.

E. Bergmann, Konsul, Aarhus.	Adolf Carl, Skibsreder, Formand i Dampskibsrederif.	C. F. Drechsel, Havnekaptajn.	P. L. Fisker, Skibsreder, Konsul.
Johan Hansen, Skibsreder, Konsul, Borgerrepræsentant.	C. P. Holm, Skibsreder, Fanø.	J. Holm, fhv. Skibsfører, Formand i Skibsførerforeningen.	
C. P. Jensen, Skibsreder.	J. A. D. Jensen, Kommandør, Navigationsdirekt.	A. V. Knudsen, fhv. Skibsfører, Formand i Skipperforeningen.	Chr. Kronman, Direktør, Det Foren. Dampskibsselskab.
D. Lauritzen, Skibsreder, Konsul, Esbjerg.	A. H. I. B. Münter, Kommandør, Formand i Foreningen til Søfartens Fremme.	K. C. J. Nielsen, Kommandør, Adm. Direktør: Burmeister & Wain.	
Balthazar Petersen, kgl. Translatør, Næstf. i Navigatorforeningen.	P. Rechnitzer, Konsul, Form. i Dansk Sejlskibsrederif.	A. du Plessis de Richelieu, Admiral, Formand i Bestyrelsen for Det Foren. Dampskibsselskab.	Claus L. Smidt, Etatsraad, Grosserer.
Thor E. Tulinius, Skibsreder, islandsk Købmand.	Carl Will, Direkt., De priv. Assurandører.	L. Zeuthen, Overretssagfører.	

### Ovenstaaende tiltrædes af:

S. Abrahamsen, Skibsbygmester, Esbjerg.	I. A. Andresen, Skibsreder, Esbjerg.	H. G. Bennesen, Styrmand.	E. Bluhme, Kommandør, Folketingsmand.
A. F. Adelsten, Lods.	C. Andresen, Skibsfører.	Alfred Benzon, Apoteker, Fabrikejer, Borgerrepr.	O. Boas, Grosserer.
A. Andersen, Styrmand.	Chr. Andresen, Skibsreder, Esbjerg.	Otto Benzon, Apoteker, Fabrikejer.	William Boas, Grosserer.
L. Andersen, Skibsfører.	J. Ankerstjerne, Købmand, Etatsraad, Randers.	Kl. Berntsen, Direkt., Folketingsmand.	C. A. Bonde, Havnemester.
M. P. Andersen, Styrmand.	N. H. Anthonisen, fhv. Skibsfører, Esbjerg.	C. J. Bertelsen, Grosserer.	P. Bornholdt, Etatsraad, Konsul.
H. P. Andersen, Skibsfører, Nykjøbing M.	H. Arntz, Direktør.	J. H. Berg, Grosserer.	V. Borries, Skibsfører.
N. Andersen, Etatsr., Folketingsmand.	C. Bang, Toldkontrollør, Esbjerg.	Chr. W. F. Bestle, Konsul, Aarhus	Aage Bramsen, Direktør.
R. Andersen, Folketingsmand.	F. C. C. Bardensteth, Kammerherre, Kommandør, H. M. Kongens Jagtkaptajn.	S. C. W. Bindesbøll, Direktør, Helsingør.	C. Breinholt, Skibsreder, Konsul, Esbjerg.
V. G. Andersen, Navigationslærer.	Edv. W. Barnett, Skibsmægler, London.	K. Bjerre, Sognepræst, Folketingsmand.	N. Breinholt, Etatsr., Landstingsmand.
A. O. Andersen, Skibsreder.	M. A. Bartram, fhv. Skibsfører.	C. Bloch, Kapt., Chef for Søkartarkivets 2. Afd.	P. Brinch, fhv. Skibsfører, Esbjerg
H. N. Andersen, Etatsr., Dir. f. Det østas. Komp.	S. Barner, Kammerh., Folketingsm.	Oscar Blom, Lods.	C. A. Helle-Broe, Lods.
H. R. Andreassen, Skibsfører.			Hans Broge, Grosserer, Aarhus.



*A. Chr. Brorsen*, Maskininspektør.  
*A. Bugge*, Styrmand.  
*N. Raun Byberg*, Skibsbygmester, Esbjerg.  
*F. Bülow*, Styrmand.  
*H. Bønnelykke*, Skibsfører.  
*Vilh. Baastrup*, Forretningsfører, Kgl. octr. Søassurance-Kompagni.  
*Martin Carl*, Skibsreder.  
*Poul Carl*, Skibsreder.  
*Wm. Carstensen*, Kontreadmiral, Landstingsmand.  
*N. Christiansen*, Lods.  
*Alf. Christensen*, Overretssagf., Folketingsmand.  
*Alf. Christensen*, Skibsreder.  
*Hans Christensen*, Skibsreder.  
*H. C. Christensen*, Skibsfører.  
*H. O. Christensen*, Styrmand.  
*N. Christensen*, Skibsfører.  
*Robert Christensen*, Skibsreder.  
*O. H. Christensen*, Skibsfører.  
*H. R. Christensen*, Skibsreder, Marstal.  
*C. Clausen*, Kaptajn.  
*P. T. Clausen*, Styrmand.  
*Jac. Clemmensen*, Skibsreder, Odense.  
*Chr. Dam*, Skibsfører.  
*Joh. Dam*, Havnefoged, Nexø.  
*P. N. Damm*, Etatsr., Bankdirektør.  
*P. M. Degn*, fhv. Skibsfører, Esbjerg.  
*E. A. Delcomyn*, Generalkonsul, London.  
*Benny Dessau*, Direktør, De forenede Bryggerier.  
*Martin Dessau*, Etatsraad, Direktør.  
*Lars Dinesen*, Folketingsmand.  
*R. Dreis*, Skibsfører.  
*S. Duhst*, fhv. Skibsfører.  
*W. Duseberg*, Belgisk Konsul.  
*E. A. Dyrhauge*, Toldassistent, fhv. Styrmand.  
*Egense*, Skibsfører.  
*A. F. U. Evert*, Kommand., Chef for Kadetsk.  
*A. Eriksen*, Styrmand.  
*F. V. Faber*, Generalkonsul, London.  
*I. V. Fenger*, Søassurance Expert.  
*Th. Folkmann*, fhv. Skibsfører.  
*Th. P. Funder*, Navigationslærer.  
*Emil Gade*, Skibsfører.  
*Carl Gammeltoft*, Direktør.

*Eduard Gister*, Styrmand.  
*Th. Gjerløff*, Skibsfører.  
*P. E. Glahn*, Mønstringsbestyrer.  
*Is. Glückstadt*, Gehejmeetatsr., Bankdirektør.  
*G. W. Gotthardt*, Styrmand.  
*V. Greibe*, Skibsreder, Konsul, Esbjerg.  
*N. C. Guldmann*, Direktør, Aarhus.  
*G. A. Gundersen*, fhv. Styrmand.  
*van Haarst*, Generalkons., Dir. f. Danske Lloyd.  
*Fritz Hammer*, Komm., Søfartsinspekt. v. Statsb.  
*H. Hammerich*, Etatsraad, Folketingsmand.  
*L. Hammerich*, Købmand, Aarhus.  
*I. Hansen*, Kanal- o. Havnef., Skibsr., Odense.  
*Peter Hansen*, Statens Synsm. v. Dampfartøjer.  
*V. Hansen*, Kontreadmiral, Overlods.  
*Carl Hansen*, Folketingsmand.  
*Chr. G. Hansen*, Direktør, Aarhus.  
*A. Hansen*, Skibsfører, Nykjøbing M.  
*J. P. Hansen*, fhv. Skibsfører.  
*Alfred Hansen*, Skibsfører.  
*Andr. N. Hansen*, Firma: A. N. Hansen & Co., Skibsr. Formand f. Dansk Navigatorf.  
*N. P. Hansen*, Lodsbogholder.  
*H. N. Hansen*, Konferensr., Landstingets Form.  
*M. Hansen*, Maskinfører, Esbjerg.  
*Gustav Hansen*, Etatsraad, Gross., Landstingsm.  
*J. Hardt*, Skibsfører.  
*Carl Hassager*, Mægler, Skibsreder, Randers.  
*V. V. Hassing*, Toldforvalter, Esbjerg.  
*Joh. Havemann*, Skibsfører, Hamborg.  
*Otto Heckscher*, Dir. f. Em. Z. Svitzers Bjergn. Entp.  
*P. Hedegaard*, Skibsfører.  
*A. Heide*, Konferensr., Bankdirektør.  
*Heidelberg*, Lods.  
*Frederik Hein*, Skibsreder, Odense.  
*V. T. Hein*, Skibsfører, Maritim Expert.  
*Erik S. Henrius*, Konsul, Grosserer.  
*Emil C. Hertz*, Grosserer.  
*Hey*, Konsul, Landstingsmand.  
*Philip W. Heyman*, Grosserer.  
*G. Holm*, Kommand., Dir. f. Søkortarkivet.  
*G. Holst*, Styrmand, Nykjøbing M.  
*J. Holst*, Skibsfører.  
*V. Honoré*, Styrmand.

*Houmann*, Skibsfører.  
*A. P. Hovgaard*, Kommandør.  
*L. N. Hvidt*, Dispacheur.  
*M. S. Hveissel*, Skibsfører.  
*Arild Hyllested*, Skibsfører.  
*A. Hünshell*, Skibsfører.  
*S. H. Ibsen*, Lodsoldermand, Esbjerg.  
*N. C. Ingstrup*, fhv. Skibsfører.  
*H. F. Ishøj*, Skibsfører.  
*L. Iversen*, Skibsfører.  
*S. Jakobsen*, Købmand, Aarhus.  
*Jansen & Co.*, Grosserer.  
*A. Jensen*, Styrmand, Rønne.  
*H. C. L. Jensen*, Styrmand.  
*Carl Jensen*, Lods.  
*W. Jensen*, Lods.  
*I. P. Jensen*, Havnemester, Esbjerg.  
*J. O. Jensen*, Skibsfører, Esbjerg.  
*P. H. Jensen*, Skibsfører.  
*S. L. Jensen*, Styrmand, Nykjøbing M.  
*Julius Jensen*, Firma: A. N. Hansen & Co., Skibsr. Formand f. Dansk Navigatorf.  
*M. Jespersen*, Skibsfører.  
*A. Jespersen*, Skibsfører.  
*Jespersen*, Byfoged, Esbjerg.  
*J. P. Johansen*, Styrmand.  
*L. Johnsen*, fhv. Skibsfører.  
*M. Johnsen*, Konsul, Thisted.  
*Hans Just*, Grosserer.  
*F. W. Jöhnke*, Viceadmiral.  
*O. Jørgensen*, Styrmand.  
*J. P. Jørgensen*, Styrmand.  
*M. Jørgensen*, Skibsfører, Esbjerg.  
*K. M. Klausen*, Raadmand, Folketingsmand.  
*H. Klitgaard*, Grosserer.  
*F. Knakkergaard*, Skibsreder, Nykjøbing M.  
*Carl Knudsen*, fhv. Skibsfører i den kongelige grønlandske Handel.  
*Thomas Knudsen*, Skibsfører.  
*Louis Koch*, Skibsfører.  
*J. Kolster*, Styrmand.  
*P. Kolster*, fhv. Skibsfører, Esbjerg.  
*S. Kolster*, Skibsfører, Esbjerg.  
*Jens Krogh*, Direktør for Dampskibsselskabet „Øresund“.

*John Kruse*, Skibsfører.  
*F. Lassen Landorph*, Administrator.  
*W. Langberg*, Expert f. de kbhvn. Søass. Selsk.  
*J. Larsen*, Etatsr., Bankdirektør.  
*W. Larsen*, fhv. Skibsfører, Grosserer.  
*N. P. Larsen*, Skibsfører, Nykjøbing F.  
*Peter Larsen*, Skibsfører.  
*J. M. Larsen*, Styrmand.  
*Carl Larsen*, Styrmand.  
*Carl Larsen*, Lods.  
*W. Larsen*, Lods.  
*J. P. Larsen*, Skibsfører.  
*Otto Lassen*, Overlæge, Randers.  
*H. Lauritzen*, Skibsreder, Odense.  
*J. Lauritsen*, Styrmand.  
*T. Ahlefeldt-Laurvigen*, Greve, Forretningsf. for Fj. Søforsikringselskab.  
*Gustav Lepper*, Styrmand.  
*F. H. von der Lieth*, fhv. Skibsfører.  
*J. F. Lindberg*, Havneassistent.  
*H. Lissner*, Skibsfører.  
*P. L. List*, Skibsfører, Esbjerg.  
*I. F. Lohmann*, fhv. Skibsfører.  
*E. Lorentzen*, fhv. Skibsfører.  
*Th. H. Lund*, Sagfører, Sparekassedirektør, Bornholm.  
*Andr. Lund*, Skibsfører.  
*H. Lund*, Skibsfører.  
*J. P. Lund*, Styrmand.  
*P. Lund*, Skibsfører.  
*J. Lund*, Skibsfører, Nykjøbing M.  
*Rob. Lund*, Konsul, Helsingør.  
*B. Lyngberg*, Konsul, Rønne.  
*H. Madsen*, Konsul, Aarhus.  
*A. Madsen*, Styrmand.  
*M. P. Madsen*, Skibsfører.  
*Martin Madsen*, Folketingsmand, Statsrevisor.  
*M. Madsen*, Skibsfører.  
*C. F. Maegaard*, Kommandør, Chef for Søværnets Eleveskole.  
*E. le Maire*, Grosserer.  
*F. Matzen*, Købmand, Aarhus.  
*S. Meinertz*, Aarhus, fhv. Skibsfører, Esbjerg.  
*Moses G. Melchior*, Grosserer.  
*Carl Melchior*, Grosserer.

<i>K. G. Meldahl</i> , Direktør for Burmeister & Wain.	<i>P. Pedersen</i> , Skibsfører, Aalborg.	<i>Rud. Rothe</i> , Kaptajn.	<i>C. Thaning</i> , Skibsfører.
<i>Johannes Middelboe</i> , Dispacheur.	<i>N. C. Pedersen</i> , fhv. Skibsfører, Esbjerg.	<i>C. Ryberg</i> , Direktør f. den kgl. grøn- l. Handel.	<i>L. P. Therkildsen</i> , Skibsfører.
<i>Viggo Middelboe</i> , Dispacheur.	<i>P. M. Pedersen</i> , fhv. Skibsfører, Esbjerg.	<i>Wilh. Rønne</i> , Købmand, Skibsreder.	<i>E. Thielsen</i> , Frihavnsdirektør.
<i>M. Mikkelsen</i> , Styrmand.	<i>M. G. Pedersen</i> , fhv. Skibsfører.	<i>Holger Rørdam</i> , Folketingsm., Skibslæge i Søet.	<i>H. Tholander</i> , Skibsfører, Hellerup.
<i>William Millinge</i> , Direktør.	<i>Holger Petersen</i> , Grosserer, Landstingsmand.	<i>P. Sabroe</i> , Folketingsmand, Aarhus.	<i>A. Thomsen</i> , Skibsfører, Rønne.
<i>N. P. Mogensen</i> , Skibsfører.	<i>Emil Petersen</i> , Skibsreder, Konsul, Rudkjøbing.	<i>Chr. Sass</i> , Skibsreder.	<i>Fritz Thomsen</i> , Kaptajn.
<i>Berg-Munch</i> , Strandingskommissionær.	<i>C. C. Petersen</i> , fhv. Skibsfører.	<i>C. F. Scheller</i> , Kontreadmiral.	<i>J. Thomsen</i> , Styrmand, Esbjerg.
<i>Madsen-Mygdahl</i> , Statsrevisor, Landstingsmand.	<i>P. Lindorf Petersen</i> , fhv. Styrmand, Tobakshandler.	<i>P. M. Schmidt</i> , Skibsfører.	<i>N. Thomsen</i> , fhv. Skibsfører.
<i>M. J. Mølgaard</i> , Styrmand, Esbjerg.	<i>Biering-Petersen</i> , Skibsfører.	<i>W. Schmidt</i> , Skibsreder, Esbjerg.	<i>Thorning</i> , Toldkontrollør, Esbjerg.
<i>J. Møller</i> , Skibsfører.	<i>P. Petersen</i> , Styrmand.	<i>Chr. Schmiegelow</i> , fhv. Skibsfører.	<i>F. C. I. Thorsager</i> , fhv. Skibsfører.
<i>M. Møller</i> , Skibsfører.	<i>P. A. Petersen</i> , Skibsfører.	<i>A. Schultz</i> , Landstingsmand.	<i>I. A. Thøgersen</i> , Skibsfører, Esbjerg.
<i>J. S. Møller</i> , Skibsfører.	<i>L. Petersen</i> , Styrmand.	<i>Carl G. F. Schwartz</i> , Prof., fhv. Bestyrer af Kbhvn. Navigationsskole.	<i>M. Troest</i> , Styrmand.
Dr. phil. <i>H. L. Møller</i> , Fmd. f. de Brockske Handelssk., Folketingsmand.	<i>Bull-Petersen</i> , Lods.	<i>Otto Sebbelov</i> , Cand. polyt., Fabrikbestyrer, Kastrup, Amager.	<i>Aage V. Tuxen</i> , Best. af Svendb. Navigationssk.
<i>Poul Mørch</i> , Konsul, Skibsr., St. Petersborg.	<i>C. B. H. Petersen</i> , Skibsfører.	<i>A. S. Severinsen</i> , Skibsfører.	<i>Chr. Tøvergaard</i> , Skibsfører.
<i>C. Mygind</i> , fhv. Skibsfører, Navigationsl., Frederikshavn.	<i>N. C. Petersen</i> , Skibsfører, Nykjøbing M.	<i>F. Simonsen</i> , Skibsfører.	<i>O. E. Tüchsen</i> , Skibsbegyger.
<i>Carl D. Neergaard</i> , Best. af Kbhv. Navigationssk.	<i>Sophus Philipsen</i> , Skibsfører.	<i>Carl Sommer</i> , fhv. Skibsf., Forhyringsagent.	<i>I. Tønnesen</i> , Lods.
<i>H. E. J. S. Neergaard</i> , Skibsfører.	<i>Chr. Poulsen</i> , Skibsfører.	<i>W. E. Sommer</i> , fhv. Skibsfører.	<i>H. Tønnesen</i> , Skibsfører.
<i>N. Neergaard</i> , Direktør, Folketingsmand.	<i>K. Prahl</i> , Skibsfører.	<i>Chr. Sonne</i> , Forpagt., Landstingsmand.	<i>M. Vallentin</i> , Skibsfører.
<i>N. C. Nedersén</i> , Skibsfører.	<i>Joachim Prahl</i> , Grosserer.	<i>H. Sonne</i> , Inspektør ved Lloyds.	<i>R. Voigt</i> , Skibsfører, Esbjerg.
<i>Anders Nielsen</i> , Statsrevisor, Folketingsmand.	<i>C. V. Prytz</i> , Professor.	<i>W. A. Skjødt</i> , fhv. Skibsfører.	<i>Vilken</i> , Bankdirektør, Aarhus.
<i>L. Nielsen</i> , Styrmand.	<i>Viggo L. Rahr</i> , Konsul, Aarhus.	<i>A. Skow</i> , Skibsfører.	<i>Emil Vett</i> , Direktør.
<i>C. Nielsen</i> , Styrmand.	<i>Vilh. Rasch</i> , Sømandsmissionær.	<i>C. V. Slomann</i> , Direktør, Borgerrepræsentant.	<i>C. F. Wandel</i> , Viceadmiral.
<i>N. P. Nielsen</i> , Skibsinpektør.	<i>Tycho Rasmussen</i> , Skibsfører.	<i>G. Starck</i> , Købmand, Konsul, Aarhus.	<i>I. Warrer</i> , Skibsfører, Esbjerg.
<i>M. Nielsen</i> , Skibsfører.	<i>H. Rasmussen</i> , Skibsfører.	<i>Schach-Steenberg &amp; Co.</i> , Grosserere.	<i>J. R. Wenk</i> , Styrmand.
<i>I. S. Nielsen</i> , Skibsfører.	<i>I. M. Rasmussen</i> , Skibsfører, Marstal.	<i>I. Steffensen</i> , Lods.	<i>V. Westergaard</i> , Havneingeniør, Esbjerg.
<i>H. Nielsen</i> , fhv. Skibsfører.	<i>Niels Rasmussen</i> , Murmester, Landstingsmand.	<i>M. Steffensen</i> , Lods.	<i>H. Westrup</i> , Kompassregulator.
<i>Henrik Nørgaard</i> , Godsejer.	<i>A. P. Rasmussen</i> , Skibsreder, Nykjøbing M.	<i>C. Steffensen</i> , Lods.	<i>C. Wiberg</i> , Skibsfører.
<i>F. Nørgaard</i> , Bankdirektør, Aarhus.	<i>P. Rasmussen</i> , fhv. Skibsfører.	<i>W. I. G. Strubberg</i> , Skibsfører.	<i>Chr. Wibro</i> , Skibsfører.
<i>P. Olsen</i> , fhv. Styrmand.	<i>R. Rasmussen</i> , fhv. Skibsfører.	<i>R. Strøm</i> , Direktør i Nationalbanken.	<i>Th. Rübner-Wissing</i> , Konsul, Rønne.
<i>P. S. Olsen</i> , Styrmand.	<i>A. C. Rasmussen</i> , Forhyringsagent.	<i>N. K. Strøberg</i> , Skibsreder, Konsul, Aalborg.	<i>H. Wolfhagen</i> , Dir. f. den kbh. Søassuranceforen.
<i>C. M. Olsen</i> , Inspektør for Bureau Veritas.	<i>Carl Rasmussen</i> , Skibsfører.	<i>Stub</i> , Redningsbestyrer.	<i>Axel Wulff</i> , Konsul, Aarhus.
<i>C. W. Oppenheuser</i> , Lods.	<i>O. Rasmussen</i> , Styrmand.	<i>O. V. Suenson</i> , Kommander, Meddommer ved Styrmandseksamen.	<i>Olaf Wulff</i> , Skibsmægler.
<i>C. A. Owen</i> , Direktør.	<i>T. Rasmussen</i> , Styrmand.	<i>Joh. Svendsen</i> , pens. Lods.	<i>P. W. Wulff</i> , Skibsreder, Stubbekjøbing.
<i>I. V. Paaske</i> , fhv. Skibsfører.	Grev <i>L. Reventlow</i> , Hofjægmester, Folketingsm., Rudbjerggaard, Nakskov.	<i>S. Svendsen</i> , Prof. fh. Navigationsskolebest. Meddommer v. Styrmandseks.	<i>C. Th. Zahle</i> , Overretssagfører, Folketingsm.
<i>H. Pagh</i> , Skibsreder, Konsul, Esbjerg.	<i>H. Richardt</i> , Lods.	<i>P. Sørensen</i> , Skibsfører.	<i>G. H. R. Zachariae</i> , Kontreadmiral og Chef for Orlogsværftet.
<i>Hans Pape</i> , Skibsfører.	<i>J. Ridderborg</i> , Skibsfører.	<i>O. Tidemand</i> , Skibsinpektør.	<i>L. Øbergsgen</i> , Skibsfører.
<i>V. Pasbjerg</i> , Kaptajn, Aalborg.	<i>C. Rothe</i> , Direktør, Dr. phil.		<i>P. M. Ørnes</i> , Købmand, Aarhus.

### Tegning af det ovennævnte Aktiebeløb Kr. 300,000 modtages af undertegnede Banker.

Det tegnede Beløb indbetales i Rater à 25 pCt.

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rate bliver at indbetale den 19de Oktober 1905. | 3. Rate bliver at indbetale den 1ste Februar 1906. |
| 2. — — — — — 1ste December 1905.                   | 4. — — — — — 1ste April 1906.                      |

**Den danske Landmandsbank,**  
Hypothek- og Vekselbank, Aktieselskab,  
Holmens Kanal 12.

**Aktieselskabet**  
**Kjøbenhavns Handelsbank,**  
Holmens Kanal 2.



Fineste Smørsmag.



H. Steensens  
3  
Stjerne-  
MARGARINE  
er altid den bedste

Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.  
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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.)

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE**  
**AL SLAGS STØBEGODS**  
SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI**  
**LUDVIG BRØNNUM**  
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**W. B. Dick & Co.**

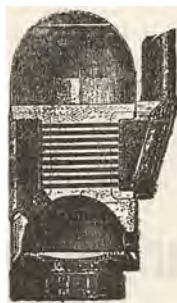
(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikant af

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.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikant af:

Vertikale Dampkedler,  
specielt til Donkey-Kedler.

Cochrans Patent Kedler  
er i Brug over hele Verden.

Enkelt-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

**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.

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Oktober 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortdelt og ufordelt  
Lager af Maskin- og Cylinderoiler  
samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## 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.

## 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

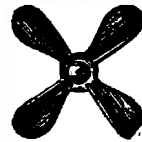
Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## 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.

## 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.

Copenhure

42

## 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“.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”

## 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 København og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

### Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordøjelsen skadelige Stoffe er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857. •

„D. F. D. S.” skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabriken »Ceres« fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

### Berg & Larsen

forhen 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,  
Træffes 12—9, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preislær, Kjøbmagerg. 13.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## 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, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.

**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

**Motoren „Gideon”** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 26. Oktober 1905.

Blandt de mange forskelligartede Søsager, der mellem Aar og Dag behandles af Domstolene, og som ofte har Bud til en vid Kreds ud over selve de implicerede Parter, tror vi nok at turde sige specielt om Bjærgningssager, at disse ofte indtager lidt af en Særstilling paa Grund af den betydelige almene Interesse, der i saa mange Tilfælde maa tillægges dem. Nærmere beset er der vel heller ikke noget underligt i, at dette er saaledes, thi faa Paragrafer i Søloven aabner vel som dennes §§ 225 og 227 en saa rig Mulighed for Fortolkning og Skøn, og jævnsides med disse Fortolkninger, som Domstolenes Fastsættelse af Bjærgeløn i de enkelte Tilfælde er og maa blive, følger ganske naturligt Offentlighedens Interesse, thi Skibsfarten maa stedse for sin egen Skyld søge saa vidt muligt at holde sig à jour med den gængse Retsopfattelse og Praksis.

Vi gengiver paa andet Sted i Bladet en Dom i en Bjærgningssag, der fornylig er fældet ved Sørretten i Helsingør, og som vi ønsker at henlede Opmærksomheden paa, dels fordi den i sig selv forekommer os at være saare karakteristisk, og dels fordi den ellers ved sin tilsyneladende Ubetydelighed let løber Fare for at blive overset. De nærmere Omstændigheder er, efter hvad der velvilligst er bleven os meddelt fra kompetent, men ganske uinteresseret Side, følgende:

Den 23. August d. A. grundstødte en lille svensk Dampner „China“ paa Lysegrunden, og efter at Skibet havde givet Nødsignal for at tilkalde Assistance, indfandt sig en Fiskekutter eller større Dæksbaad „Urania“ af Hornbæk, der af Damperen blev opfordret til at besørge et Telegram til Svitzers Bjærgningsentreprise bragt til Hesselø. Som Betaling herfor fordrede imidlertid Fiskeren en Sum af 500 Kr., og Damperens Fører, der ikke vidste og vel ikke kunde vide, at han paa det paagældende Tidspunkt allerede forlængst var observeret fra Fyret paa Hesselø og rapporteret til Svitzer, saa sig nødsaget til, som Forholdene var, at gaa ind paa denne ublu Fordring, idet han samtidig anmodede Fiskeren om efter Besørgelsen af Telegrammet at vende tilbage og holde sig i Nærheden, indtil Bjærgningsdamperen maatte komme til Stede. „Hjælpen“ fra „Urania“ kom imidlertid hverken i den ene eller den anden Henseende til at spille nogen som helst Rolle, og ved den paafølgende Retssag for Sørretten i Helsingør paastod Føreren af „China“ sig frifunden mod at betale 100 Kr. eller et af Retten fastsat Beløb, idet han gjorde gældende, at den nævnte Overenskomst var oprettet „medens Nød stod paa“. Uagtet Retten nu vel maatte erkende, at det paagældende Spørgsmaal falder ind under Sølovens § 227, har den imidlertid, som det fremgaar af Dommen, ikke blot ikke følt sig foranlediget til at nedsætte det paastævnedes Beløb af 500 Kr., men har yderligere idømt Damperen Sagens Omkostninger.

Det synes at være en gængs Anskuelse hos somme Folk — og i Betragtning af det foreliggende nødes vi desværre til at regne Medlemmerne af Helsingør Sørret som hørende herhen — at naar blot en Sag i mindste Maade smager af Bjærgning, da maa der nødvendigvis regnes med store Tal, helst saa store som muligt. Det er vel ikke helt usandsynligt, at saadanne Anskuelser

stammer fra en mer eller mindre kritikløs Vurdering af de ofte særdeles betydelige Beløb, som Bjærgnings-selskaberne med deres kostbare Materiel og store Risiko maa beregne sig for deres Arbejde, men hvor de end stammer fra, saa lader de sig dog heldigvis ikke opret-holde i alle Tilfælde, og navnlig det foreliggende synes os at være et typisk Eksempel paa, hvad man maaske uden Overdrivelse kunde kalde for „Bjærgningsoptrækkeri“. „Urania“, der vistnok havde to eller tre Mands Besætning, har besørget et Telegram, som af Fiskerne selv rimeligvis maatte formodes at være ganske overflødig, og været til Disposition fra Kl. 3 Morgen til Kl. 2 Eftermiddag — uden dog iøvrigt at foretage sig noget — for 500 Kr. Nu anføres det ganske vist udtrykkeligt i Dommen som et Moment af Betydning, at „Uranias“ Assurandører ikke hæftede for den Skade, „Urania“ maatte lide, medens den assisterede „China“, men naar det erindres, at der dog aldrig kunde blive Tale om anden Art af Assistance end den eventuelt at tage Damperens Besætning om Bord, saa svinder dette Punkt ganske væsentligt i Betydning, og hvad der gælder her, gælder saa at sige for alle de Momenter, der kan komme med i Betragtning. Den Sum, Fiskeren forlangte, og som han altsaa nu beklageligt nok har opnaaet Dom for, tjener væsentligst kun til Vildledning med Hensyn til Opfattelsen af, hvad der kan anses som Ret og Billighed, naar Talen er om Bjærgningsfordringer, thi den staar i et afgjort Misforhold, til hvad der er præsteret, til Værdien af „Urania“ og til den Risiko, der er løbet fra dennes Side.

Damperen „China“ er en c. 40 Aar gammel Baad, der kun maaler 255 Reg.-Tons Netto, og det forekommer os, at der nok kunde have været trukket noget snævrere Grænser for, hvad en saadan Baad under Forhold, som de, der her har været Tale om, burde betale for at have Sikkerhed for, at dens Mandskab bjærges.

Den afsagte Dom vil, efter hvad vi erfarer, blive appelleret til Overretten, men om Damperens Fører egentlig herved vil have nogen større Chance for at opnaa et rimeligere Resultat skal vi lade være usagt — thi det er jo netop Sager af denne Art, der allertydeligst viser det urimelige i, at Sør- og Handelsretten i Kjøbenhavn ikke er Overinstans for samtlige Sørretter.

„Georg Stage“-Sagen var d. 18. ds. for i Sør- og Handelsretten. Paa Opfordring af Kaptajn Mitchells Defensor, Højesteretssagfører Halkier, afgav tre pensionerede Lodser fra Helsingør nedenstaaende Erklæring om Sejladsforholdene i Sundet:

„Ledefyrinjen gennem Hollænderdybet falder ikke sammen med Midtfarvandslinjen, idet Ledefyrinjen i den nordlige Del af Hollænderdybet ligger betydeligt nærmere Saltholmsflakket og i den sydlige Del betydeligt nærmere Middelgrunden. Ledefyrinjen behandles heller ikke som Midtfarvandslinje. Ved Sejlads Syd paa gennem Hollænderdybet holder Damperne — og Sejlere for Vejret — i Reglen i den nordlige Del Vest Skel i Fyrene, krydser Ledefyrinjen omtrent midt imellem Mellemtønden og Søndrehovedtønden, hvorefter Kursen fortsættes fri af Nordre Røse efter Dragør Fyrskib. Ved Sejlads Nord paa er for Dampere — og Sejlere for Vejret — Kursen fra et Sted, der ligger midt imellem „Knollen“ og Nordre Røse, misvisende N.  $\frac{1}{2}$  Ø.; for

Sejlere med østlig Vind og Sønden Vande er Kursen lidt østligere end N.  $\frac{1}{2}$  Ø., da Strømmen erfaringsmæssig sætter lidt Vester i, idet man passerer Kongedybet."

Efter hvad der meddeles os fra kompetent Side staar dog denne Erklæring fra de tre pensionerede Helsingør Lodser ganske for Udstedernes egen Regning. Farende Lodser ved Helsingørs Lodseri er fra "Georg Stages" Side bleven anmodet om en Udtalelse om disse Sejladsforhold og har afgivet en Erklæring, der afviger fra den ovenstaaende.

Af Aarsberetningen for 1904 fra det danske Generalkonsulat i London uddrager vi følgende:

Med Hensyn til Skibsfarten i Aaret 1904 er der desværre ikke stort andet at berette, end det sørgelige Faktum, at der ikke i Mands Minde har været et saa slet og urentabelt Aar som det forløbne.

Allerede ved Begyndelsen af Aaret var Udsigterne slette, og disse forbedredes ikke, efterhaanden som Aaret skred frem — tvært imod gjorde endnu lavere Fragter og Stilstand indenfor Skibsfarten al mulig Profit paa Søen umulig.

Hvad angaar Hvidehavsfrafterne, saa begyndte Sæsonen 2/1 $\frac{1}{2}$  „London East Coast basis for Wheat“, og for Træ og for Tømmers Vedkommende med 33/ pr. Stand. — denne Norm for Frafterne blev ogsaa, efterhaanden som Sæsonen skred frem, herskende i Østersøen, Sortehavet og Verdenshavene.

Vi tillader os her at indskyde, at det efter vor Formening er paa høje Tid, at de i Skibsfarten interesserede organiserer sig og slutter sig sammen for i det mindste at faa noget Udbytte af Skibsfarten.

Tilbudet af Tonnage var i den Grad større end Efterspørgselen i alle Markederne, at Afskiberne var fuldt ud i Stand til at sætte deres egne Betingelser, der saa godt som uden Undtagelse viste sig at medføre Tab for Rederne.

Med Hensyn til Sejlskibene er der et Punkt, der er værd at lægge Mærke til, og det er, at de danske Sejlskibe for Fremtiden vil have en skarp Konkurrence at kæmpe med fra den tyske og russiske Sejlskibstønges Side. Dette gælder for Øjeblikket særlig med Hensyn til Skibe op til 300 Reg.-Tons, og Erfaringen har vist i de sidste Aar, at Konkurrencen fra Tyskland og Rusland har været saa stor, at den har tvunget de danske Sejlskibe til at sejle med betydelig nedsatte Fragter eller endog med Tab paa Østersøen, Nordøen og det Hvide Hav.

Med Hensyn til Fragtmarkedet i det hele taget — baade for Dampskibes og Sejlskibes Vedkommende — kan vi kun gentage Haabet om, at den hensynsløse og ødelæggende indbyrdes Konkurrence snart maa ophøre.

Loven om at den stærkeste og bedst udrustede er den, der gaar af med Sejren i Kampen for Tilværelsen, gælder fuldt ud for saa vel Dampskibes som Sejlskibes Vedkommende, og det gælder derfor for Rederne om at følge med Tiden og benytte alle de moderne Opfindelser og Indretninger. Adskillige af de større Skibsrederfirmaer gør nu saaledes Eksperimenter med Hensyn til Benyttelsen af Motorer i Sejlskibe, og saa vidt vi véd, har et eller to større Firmaer indrettet Sejlskibe af den mindre moderne Type med Sprit Motorer, og har den bedste Tillid til, at denne Indretning har en Fremtid for sig.

Hvad Dampskibene angaar, er der ikke Tvivl om, at Konstruktionen af Turbine-Dampere nu vil finde Sted i stor Udstrækning. Den moderne Skibsbygger og Skibsreder maa utvivlsomt faa Øjnene op for Fordelen ved disse Maskiner, der, skønt de tager langt mindre Plads op, dog frembringer langt større Kraft.

Vi har modtaget følgende:

Først vilde jeg gerne sige „En Ven af Sømmandshjem“ Tak for hans venlige lille Notits i Deres ærede Blad for 19. ds. Det glæder mig, at ogsaa han har lagt Mærke til, at Sømændene i stedse større Flokke samles om, hvad Sømandsmissionen har at byde.

Dernæst vilde jeg gerne oplyse om, at Sømmandshjem med Logis nu findes i følgende Provinshavne: Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Kolding, Esbjerg, Odense, Nyborg, Marstal og Nakskov. Sømmandstuer findes i Randers, Horsens, Helsingør, Kjøge og Rønne. Desuden er der planlagt Sømmandshjem ved den ny Havn i Skagen og i Svendborg i Forbindelse med en Højskole for Sømænd.

De fleste af nævnte Hjem, saa vel som det nye i Kjøbenhavn og Læseværelset N. Frihavnsvej 93 hører ind under „Indenlandsk Sømandsmission“, der er et Led i Indre Missions store Arbejde. Denne Missions Formand er Hr. Pastor C. Hasle, Gloslunde pr. Nakskov (tidl. Marstal), og dens Sekretærer er Pastor Eilshou Holm, Fredericiagade 12, K og Undertegnede.

Endelig vilde jeg gerne meddele, at der i de nærmeste Dage udkommer en „Adresseliste for Sømænd“ omfattende alle europæiske og de vigtigste oversøiske Havne, hvor der findes et Sømmandshjem eller lignende. Denne Liste faas gratis udleveret paa ovennævnte Stationer og tilsendes paa Anmodning med stor Glæde fra Sekretærene.

Vilh. Raseh,  
Odense.

Limfjordens Uddybning. I Løbet af den nærmeste Fremtid vil der, i Følge „Børsen“, fra samtlige Limfjordsbyer med Undtagelse af Aalborg blive indgivet et Andragende til Regering og Rigsdag om, at de til Limfjordshavnene uddybede Sejlløb maa vedligeholdes og oprenses paa Statens Bekostning, da den ved Limfjordsuddybningen forøgede Trafik ikke har bragt saa megen Indtægt, at den aarlige Vedligeholdelse kan bestrides. Samtidig andrages om Nedsættelse af Lodsafgifterne og Afgiften gennem Løgstør Kanal.

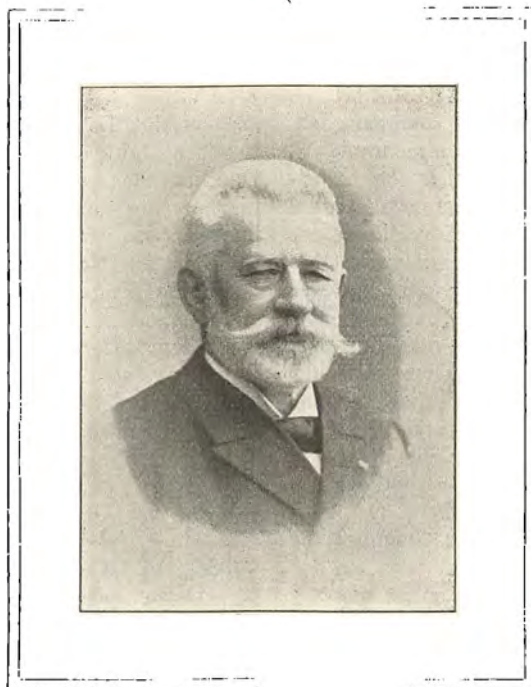
The Comittée of Lloyd's retter i „Shipp. Gaz.“ en Tak til de Kaptajner, som indsender Rapport om prajede Skibe i aaben Sø. Skemaer vedrørende saadanne Prajninger vil kunne erholdes ved Henvendelse til Lloyd's, London E. C., og disse Skemaer kan i udfyldt Stand sendes med Posten, uden at Porto betales.

Lloyd's Comittée anmoder paa det indstændigste Kaptajnerne om at indsende Rapport angaaende Vrag, Skibe i Havsnød eller Passering af Skibe, som har haft lang Rejse. Saadanne Rapporter leveres til Lloyd's Agent paa det første Anløbssted. Meddelelser af denne Art har den allerstørste Betydning saa vel for de Familier, der har Slægtninge om Bord i det prajede Skib som for Assurandører og flere andre.

Kaptajner paa Skibe bestemte til London kan afgive Melding til Customs Boarding Officers i Gravesend, som vil befordre den videre til Lloyd's.

Det nye Skoleskib. Efter hvad „Nationaltid.“ erfarer, har Direktionen for Det kgl. oktr. Søassurancekompagni vedtaget at tegne for 10,000 Kr. Aktier.

## Carl G. F. Schwartz.



Ved Udgangen af indeværende Maaned forlader Professor Carl G. F. Schwartz Kjøbenhavns Navigationsskole, til hvilken han har været knyttet som Lærer siden d. 1. November 1845.

Carl Georg Ferdinand Schwartz, der er en Søn af Kunstdrejer C. A. Schwartz, blev født d. 27. Februar 1825 og gik til Søs ved Fjortenaarsalderen. Tyve Aar gammel forlod han den praktiske Sømmandgerning efter de sidste Rejser at have gjort Tjeneste som Styrmand og fik Ansættelse som Lærer ved Kjøbenhavns Navigationsskole, hvor han i Efteraaret 1856 avancerede til at blive Bestyrer. I meget nær 40 Aar ledede han Navigationsskolens Virksomhed, og først i Foraaret 1896 formaaede Helbredshensyn ham til at nedlægge det for en Mand i hans Alder særdeles omfattende og anstrengende Arbejde, der var forbundet med Varetagelsen af Skolens Anliggender indadtil og udadtil. Samtidig at opgive hele sin Lærervirksomhed, hvad hans Alder i og for sig kunde have berettiget ham til, ønskede Schwartz dog ikke, han beholdt som hidtil hele Undervisningen i Navigation paa Skolens 2den Afdeling og har uden nogen Afbrydelse varetaget dette Arbejde lige indtil nu.

Ved Siden af sin Lærergerning fandt Schwartz som bekendt Tid til at udfolde en efter de specielle Forhold meget betydelig Forfattervirksomhed. Allerede i 1860 udkom hans første Opgavesamling, som han i det efterfølgende Tidsrum lige indtil 1901 supplerede med en Række Samlinger i forskellige Udgaver, afpassede efter Tidernes vekslende og voksende Krav. I 1870 udkom hans „Forklaring over de astronomiske Observationer“ og i 1872 „Grundtræk af Læren om Kompassets Deviation“, der senere med de fornødne Ændringer og Udvidelser gik over i „Haandbog til Brug ved Undervisningen i Navigation“, hvis første Udgave med tilhørende Tabeller fremkom i 1883. For tre Aar siden udkom Haandbogen i tredje Udgave, sidste Gang ledsaget af et specielt islandsk Udtog af de ligesom Teksten udvidede Tabeller. I 1886 udgav Schwartz en „Ledetraad i Matematik og Regning“ og i 1894 en „Anvisning til Skibsdagbogførelsen“. Endelig fremgaar det af Fortalen til Navigationsdirektør I. A. D. Jensens

„Nautiske Tabeller“ af 1902, at Schwartz har beregnet udførlige Refraktionstabeller, som han har skænket til Navigationsvæsenet, og saa vidt os bekendt har han yderligere fuldent nogle tabellariske Arbejder, som Kjøbenhavns Navigationsskole har modtaget som Gave.

I 70-erne virkede Schwartz sammen med navnlig den bekendte Politiker Christen Børg og Navigationslærer Heegaard for Oprettelsen af Tuxens Legat, der i flere Retninger har været til Gavn for Navigationsvæsenet og dets Mænd, og endelig nedlagde han et stort Arbejde i den Kommission, der i 1886 blev nedsat til Behandling af Navigationsundervisningens Anliggender.

Tredsiendstyve Aar er et langt Spand af Tid, og det vil sikkert gaa mange, som det er gaaet os, at det falder vanskeligt at forstaa, at en Mand har formaaet at bevare sin Energi og Aandskraft usvækket i hele denne Periode ved en saa anstrengende Gerning som den forcerede Undervisning i Navigation er og i Følge Forholdene maa være. Thi usvækket er netop her det rette Ord, hvad Forfatteren af disse Linjer, der indenfor det sidst forløbne Tiaar selv har haft den Glæde at have haft „Gamle Schwartz“ til Lærer, af egen Erfaring kan udtale. Undervisningen var stedse præget af hans energiske Personlighed, og han har forstaaet som faa at skabe og bevare et sundt Tillidsforhold mellem sig og sine Elever, samtidig med at disse — om hvem man ret naturligt ikke just kunde forudsætte, at Taktfølelse var en af deres mest fremtrædende Egenskaber — dog ingenhunde af den til Tider spøgefulde Form for Undervisningen lod sig foranledige til Misbrug eller til at overskride Grænsen for det passende. En Ting, Schwartz vidste at sætte Pris var Elevens Selvstændighed i Opfattelse, og han fandt sig derfor gerne i en Slags Opposition, der sikkert ofte kan have været ret trættende og ligget et Stykke til Side for det givne Pensum, naar han blot mærkede, at der bag den megen Kritik og Spørgelyst skjulte sig en vis Trang til at komme til Bunds i Tingene. Det var jo da ogsaa stedse ham selv magtpaaliggende, naar Tiden og Hensynet til Holdets Modenhed tillod det, da at benytte enhver Lejlighed til at søge at udvide Elevernes Horisont ved



at medtage et og andet udenfor den Ramme, som dannedes af Eksamensfordringerne.

Nogen dyberegaaende Karakteristik af Schwartz' Lærervirksomhed skal vi ikke her søge at komme ind paa; de Mænd eller rettere de Slægtled, der har haft ham til Lærer, vil vide at sætte tilbørlig Pris paa den Vejledning, han har ydet dem, og for alle de andre vilde det dog ikke lykkes os at tegne noget virkelig fyldestgørende Billede af hans Personlighed, Ævner og Arbejde — blot en Ting endnu skal vi nævne. Det er ingen Hemmelighed, at Schwartz' Virksomhed og Anskuelser ingenlunde til alle Tider og hos alle har mødt Velvilje og Anerkendelse. Selv med Fare for at blive misforstaaet skal vi dog hertil blot sige — heldigvis; thi den Mand, der formaar at gøre alle tilpas er nu en Gang i vore Øjne ikke den, der betyder mest. Den ydre Paaskønnelse, der har givet sig Udslag i Titel og Ordener, baade inden- og udenlandske har det dog ingenlunde manglet paa. Hvor megen eller hvor liden Vægt Schwartz selv har tillagt denne Paaskønnelse ved vi ikke, men vi har Grund til at tro, at den Paaskønnelse, som for ham vejer mest, er den, at de sidste Aar har vist ham, at stærke Kræfter indenfor Skibsfarten har optaget de Ideer og Anskuelser om Navigationsvæsnets Ordning, som han stadig har anset for de rette og kæmpet for til det yderste.

Men denne Paaskønnelse er da ogsaa noget værd.

## Skibsfartens Administration.

Vi har fra Hr. Konsul Johan Hansen yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Da De er enig med mig i, at der muligvis kan gives Skibsfarten en stærkere Stilling i det offentlige Liv gennem visse Reforme, bl. a. indenfor Fællesrepræsentationens Rammer, maa jeg foreløbig nøjes med at inkassere denne Tilslutning, og beklage, at De ikke kan slutte Dem til min Tanke om en Repræsentation i Administrationen.

Jeg tror imidlertid — og er efter Fremkomsten af mine Indlæg blevet yderligere bestyrket deri — at en hel Del af Skibsfarten er enig med mig om Betydningen deraf, det være sig nu i Form af en særlig Minister for Handel og Skibsfart, Departementschef, Direktør eller lignende, Formen er for mig det mindre vigtige, naar blot Hensigten opnaas. En saadan Repræsentant i Forbindelse med en mere tidssvarende rekonstrueret Fællesrepræsentation forekommer mig at maatte kunne føre til et ganske andet Samarbejde, og give os ganske andre Udsigter til at opnaa noget virkelig end den nuværende Ordning. Jeg er fuldstændig enig med Dem i, at en Begyndelse kan gøres med et udvidet Forretningsudvalg, som kommer i nøjere Forbindelse med en større Repræsentation, der burde mødes nogle Gange om Aaret som et Slags Delegeretmøde. Disse Møder burde dog næppe være offentlige, men til Gengæld maatte saa Skibsfarten sammenkaldes en Gang om Aaret til en stor Sammenkomst, hvortil de i Skibsfarten interesserede Medlemmer af Regering og Rigsdag, endvidere Delegerede for Handelsstanden og andre indbødes, og hvor alle større Sager blev forelagt og behandlet.

Dette vilde blandt andet ogsaa bevirke, at hele Landet fik mere Interesse for at følge alt, hvad der rører sig indenfor Skibsfarten, og at vi derigennem kunde skabe mere Sympati for vore berettigede Krav.

Som Forholdene nu er, vides der grumme lidt om, hvad vi i Grunden foretager os, og det er uhyre van-

skeligt at skabe nogen offentlig Mening om noget Anliggende, der interesserer os, og som har mere almen Betydning.

Hvad Fællesrepræsentationen overhovedet foretager sig, vides ikke en Gang af Skibsfartens egne Medlemmer, og alt, hvad vi erfarer, foreligger i Form af et lille Hefte ved Aarets Slutning, indeholdende en kort Beretning.

Vi er dog virkelig en saa betydelig Faktor og et saa vigtigt Erhverv, at vi ikke længere kan være bekendt at lukke os inde i vor lille Kahyt, nej, op paa Dækket maa vi, op hvor det lufter fra alle Verden-hjørner, og selv om vi maa ride en Storm af en Gang imellem, saa vænner vi os nok dertil efterhaanden. Vort Land er fra Naturens Side som skabt for Søfarten; de udstrakte Kyster og den store Fiskerbefolkning peger hen paa, at vi kunde være mellem de første Nationer paa Spen. Der er i Modsætning til Handel, Industri og Landbrug, som til Dels er begrænset af Landets Lidenhed, ingen Grænser for vor Søfart, vi kan fortsætte vore Forfædres Togter til fjerne Lande i Form af fredelige Erobringer for vor Skibsfart, men . . . det er nødvendigt, at vi skaber Forstaaelse, Interesse og Sympati for vor Gerning ved at komme frem i Dagens Lys, vise, hvad vi foretager os, hvorledes og under hvilke Vilkaar vi lever, og hvad vi vil.

Dette opnaar vi ikke ved, at der en Gang om Aaret udsendes en lille Beretning om, hvad der er foretaget, jeg siger dette isøvrigt med al Respekt for det gode og uegennyttige Arbejde, som udføres af den nuværende Fællesrepræsentation.

Jeg tror at De, Hr. Redaktør, aldeles undervurderer Betydningen af en Repræsentant i Administrationen.

Se til Landbruget her hjemme! Hvad Betydning tror De f. Eks. ikke det har at se en af Landets Ministre resolut selv rejse til England for at sætte sig ind i eller mulig paa Stedet ordne en Sag af stor Vigtighed? Mener De, at det samme kunde opnaas, om den højtærede Formand i Fællesrepræsentationen tog derover for at ordne en eller anden Sag, f. Eks. at danske Skibe fik Lov til at laste saa megen Last, som de er indrettet til, fra engelske Havne? Jeg mener Nej, og Fællesrepræsentationens Indflydelse er maaske næppe saa stor, at vi som Tyskland og Rusland gennem vort Udenrigsministerium kan nedlægge en Protest.

Eller hvad mener De om Konsulatspørgsmaalet? Som Forholdene nu er, bliver Handelsstanden raadspurgt om Besættelsen af de fleste honorære Konsulatsposter, medens Skibsfarten betaler derfor. Skal vi betale Gildet, saa lad os dog sørge for, at vi ogsaa faar et Ord at sige om Besættelsen, det andet er meningsløst.

Jeg kunde fremdrage mange Eksempler paa Nyttens af nøje Forbindelse og Samarbejde med Administrationen gennem en særlig Sagkyndig i denne, men dels mener De selv, at en fortsat Diskussion ikke vil nærme Standpunkterne til hinanden, og dels haaber jeg senere, at kunne bringe Sagen frem for et andet Forum, saa jeg skal afholde mig fra yderligere Forsøg paa at forklare, hvad de fleste andre Lande forlængst har indset Nyttens af, og hvad for mig synes saa indlysende.

Til Slutning skal jeg kun udtrykke min Glæde over Deres Tilslutning til Tanken om et nærmere Samarbejde med Handelsstanden. Uden at jeg her ønsker at aabne gamle og forhaabentlig allerede lægte Saar, skylder jeg dog at bemærke, at jeg ikke paa nogen Maade deler Deres Opfattelse, at Handelsstanden i Konnossements-sagen skubbede Skibsfarten til Side, eller at denne overhovedet med Rette kan bebrejde Handelsstanden noget i nævnte Sag. En Motivering heraf kan jeg ikke give uden at komme ind paa Personligheder, hvilket jeg hverken kan eller vil, men at min Opfattelse deles af meget indflydelsesrige Mænd indenfor Skibsfarten véd jeg af deres egne Udtalelser til mig.



Jeg takker for Deres Elskværdighed ved at indrømme mig saa megen Plads i Bladet og tegner mig som

Deres ærbødige  
Johan Hansen.

Vi tror, at det af den ærede Indsender og det af os indtagne Standpunkt nu er fuldstændig belyst gennem den Række Artikler, i hvilke det foreliggende Æmne har været behandlet her i Bladet, saaledes at det staar klart for Læserne, i hvilke Punkter Konsul Hansen og vi stemmer overens, og i hvilke dette fremdeles ikke er Tilfældet. Vi mener derfor nu for vort Vedkommende at kunne afslutte Diskussionen, uden at knytte Kommentarer til den ærede Indsenders ovenstaaende Indlæg. Vi mener dog, i Anledning af Udtalelsen i dettes Slutning, at maatte fastholde vort i sin Tid indtagne Standpunkt: at Skibsfarten i Konnossementssagen af Handelsstanden blev skubbet til Side paa en Maade, der var lidet egnet til at fremme et godt Samarbejde; men vi anser det ikke for nyttigt nu paany at komme ind paa en Diskussion herom.

Vi haaber iøvrigt, at den stedfundne Diskussion har tjent til at belyse det vigtige Spørgsmaal om vor Skibsfarts hele Stilling i det offentlige Liv.

Red.

## The Baltic and White Sea Conference.

Efter hvad vi erfarer, har The Baltic and White Sea Conference indkaldt Medlemmerne til et Møde her i Kjøbenhavn, der vil finde Sted d. 16. November og følgende Dage.

I Leith afholdtes d. 17. ds. paa Firmaet James Currie & Co.s Kontor et Møde af Redere, der er interesserede i Østersø- og Hvidehavsfarten. De Spørgsmaal, der gjordes til Genstand for Diskussion paa dette Møde, stod i Forbindelse med den Konference, som skal afholdes i Kjøbenhavn i næste Maaned. Mødet lededes af Mr. I. T. Salvesen, af Firmaet Chr. Salvesen & Co., Leith, og overværedes af Repræsentanter for Rederier i Leith, Glasgow, Aberdeen, Dundee og Greenock. Tre af Englands Delegerede til Kjøbenhavner Konferencen var ligeledes til Stede, nemlig Mr. I. H. Little af Firmaet Thomas Wilson, Sons & Co. lim. Hull, Mr. Magnus Mail af Firmaet Mail & Holby, South Shields og Mr. Thomas Cairns af Firmaet Cairns, Noble & Co., Newcastle.

Mr. Cairns gav paa Mødet Meddelelse om Kjøbenhavner Konferencen særlig med Hensyn til det forestaaende Møde midt i November. Han omtalte den store Sukces, hele denne Bevægelse havde haft, uagtet Virksomheden først var begyndt i indeværende Aars Februar Maaned, i en vanskelig Periode, og han fremhævede Fordelen ved at fastsætte Minimumsraterne for den kommende Østersøseson allerede i November, saa at Købmændene kunde være paa det rene med Redernes Fordringer inden den Tid, hvor Kontrakterne skal sluttes. Fra mange Sider havde han erfaret, at der i Købmandskredse herskede en gunstig Stemning over for denne Bevægelse, naar man blot var vis paa overalt at finde lige Vilkaar. Mr. Cairns opfordrede enhver Reder til inden for sin Kreds at virke for Sagen, ikke blot paa Grund af de Fordele, hver enkelt kunde opnaa, men ogsaa fordi Associationen vilde vinde i Styrke, naar alle stod sammen, og den fuldstændige Sukces derved lettere vilde naas. Den permanente Sammenslutning, man havde dannet, havde besluttet sig til at tage Kampen op mod mange af de uheldige Forhold, der havde hersket i

Østersø- og Hvidehavsfarten, og nu, da man havde etableret en mere systematisk Organisation med fast Sekretær o. s. v., vilde man med endnu større Virkning kunne tage fat paa disse vigtige Ting. Mr. Cairns sluttede med at udtale Ønsket om, at en saa vigtig Skibsfartsby som Leith maatte blive direkte repræsenteret paa det forestaaende Møde i Kjøbenhavn, og han haabede, at man vilde finde en Udvej til at faa dette arrangeret.

Forskellige af Mødets Deltagere fremkom derefter med Detail-Forslag, der skulde behandles paa November-Konferencen, saaledes ønskede Mr. Mail, South Shields, at det i Minimumsfragtlisten skulde gøres obligatorisk ved Pitprops kun at fragte for lumpsum Basis efter Damperens deal capacity. Mr. Mackay, Grangemouth, ønskede Ophævelse af fast Takst for Stevedorer og Frihed for Rederne til at vælge deres egne Agenter. Mr. James Currie, Leith, ønskede, at man kunde blive fri for at laste Sleepers fra Siden i aaben Sø ved Riga. Disse Forslag vandt alle Deltagernes Samtykke.

Endelig diskuterede man Spørgsmaalet om et ensartet Kul-Certeparti til Østersøhavnene fra Øst- og Vestkysten i Storbritannien, og der affattedes en Henstilling til Konferencen om snarest mulig at tage sig af denne Sag.

Mødet sluttede med en Tak til Mr. Cairns og de andre britiske Delegerede.

## Søretssag.

Ved Helsingør Søret blev d. 16. Oktober afsagt Dom i Sagen Skipper K. Larsen, Fører af Fiskekutteren „Urania“ af Hornbæk mod Kaptajn Ivar Johansson, Fører af S/S. „China“ af Kalmar.

Under nærværende Sag søger Citanten, Skipper K. Larsen, Fører af Fiskekutteren „Urania“ af Hornbæk, Indstævnte Kaptajn Ivar Johansson, Fører af S/S. „China“ af Kalmar, ved nærværende Ret som vedtaget Værneting til Betaling af 500 Kr., som Indstævnte skylder Citanten i Følge et af ham d. 23. August. d. A., medens hans Fartøj stod paa Grund paa Lysegrunden, udstedt Bevis for udført Assistance i Anledning af Strandingen med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 6. September 1905 og skadesløse Sagsomkostninger. Indstævnte paastaar sig frifunden mod at betale 100 Kr. eller et af Retten bestemt Beløb, samt sig tilstaaet Sagens Omkostninger, idet han formener, at det ommeldte Bevis er uden Betydning i Henhold til Sølovens § 227, da det er udstedt, medens Nød stod paa.

Da det er *in confesso*, at Overenskomsten er sluttet, medens S/S. „China“ stod paa Grund paa „Lysegrunden“, og efter at Skibet havde givet Nødsignaler, og under Forhold, hvor „China“ fandt Anledning til at anmode Citanten om, naar han havde besørget et Telegram, da at vende tilbage og opholde sig i Nærheden af Skibet for at yde Hjælp, hvis saadan skulde behøves, før Bjærgningsdamperen ankom, findes Indstævnte i Henhold til Sølovens § 227 berettiget til at bringe Spørgsmaalet om Bjærgelønnens Størrelse for Retten.

I Henhold til det af Indstævnte om Skibets Nødtilstand anførte, samt af Hensyn til at „Urania“ fra Kl. 3 Morgen til Kl. 2 Eftermiddag har været til Disposition for S/S. „China“ og forpligtet sig til at opholde sig ved „China“, til Bjærgningshjælp ankom, samt at „Urania“ er sejlet til Hesselø med et Telegram, og at Assurandøren ikke hæftede for den Skade, „Urania“ maatte lide, medens det assisterede S/S. „China“, findes

Erstatningen at maatte sættes til 500 Kr. med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger vil Indstævnte have at betale Citanten med 30 Kr.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 61/1905, afsagt d. 20. Septbr. 1905. Det Offentlige mod Tiltalte T. A. R.

Tiltalte, der d. 26. Marts d. A. var bleven udmønstret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med Dampskibet „Island“, rømte i New York d. 20. April s. A., fordi han var misfornøjet med Livet om Bord.

Tiltalte havde ved Rømningen Hyre tilgode. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 64/1905, afsagt d. 7. Oktober 1905. Det Offentlige mod Tiltalte L. P. A. R.

Tiltalte, Fyrbøder L. P. A. R., der d. 15. Juni d. A. blev udmønstret med Dampskibet „Florida“ paa ubestemt Tid, forlod Skibet under dettes Ophold i Aarhus d. 15. September d. A., hvad han vil have gjort, fordi han var ved af Tjenesten om Bord.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Fragtmarkedet.

Fra Sortehavet, Azoff etc. har der siden vore forrige Meddelelser været fragtet en Mængde Dampere, men Raterne for November Lastning er faldet noget, hovedsagelig som en Følge af det store Udbud af Tonnage. Sidst betalte Rater er saaledes nu 9/6 à 10/ for større Baade fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, 12/9 „any“ fra Azoff, medens der, da Fragterne var paa deres højeste, sluttedes til 12/ fra Odessa til L. H. A. R. for prompt Lastning. Til Kjøbenhavn og Aarhus betales 11/4½ for en 4,500 Tons Baad pr. 25. Oktbr./10. Novbr., Option 500 Tons Oljekager 2/ ekstra. Ogsaa Middelhavet har fragtet livligt, navnlig for Erts, og i mange Tilfælde har der været betalt gode Rater, ligesom der er en Del Begær efter Baade for konsekutive Rejser over Vintermaanederne. Her kunde maaske sikres fordelagtige Kontrakter for danske Skibe fremfor udelukkende at holde sig til Østersøen, hvilket just ikke altid betaler sig, og navnlig ser det ikke særlig lovende ud for Vinteren i Aar, da de urolige og abnorme Forhold i Rusland for en stor Del hindrer en regelmæssig Eksport. Daarlige Ekspeditioner og dyre Arbejdspenge er desværre de foreløbige Udsigter. Heller ikke for prompt Lastning byder Østersøen noget tiltrækkende, thi Træfragterne fra Sverrig og Finland er gennemgaaende lave og Ekspeditionerne som Regel lange. Hvad de russiske Pladser angaar, da er Laster knappe og Raterne forholdsvist smaa. St. Petersburg vil betale 1/3¾ à 1/4½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, ¾ d. mere til Weseren, Hamburg, Antwerpen eller Dunkerque. Fra Riga er der næsten slet intet Begær efter Tonnage, og Træfragterne er saa at sige alle under de ved Konferencen fastsatte. Libau har lidt Korn til 11¼ d. Havrebasis London eller Rotterdam. Er det saaledes sløjt med Eksporten, er Importen til Rusland til Gengæld betydelig, navnlig af Kul, og der kan fra Østkysten faas

5/3 à 6/ til Reval, Riga eller Windau, 6/ à 6/3 til Kronstadt, men paa sidstnævnte Plads ligger der allerede nu omtrent 15 Dampere paa Tørn. Til andre Østersøhavne har der ogsaa været udfoldet betydelig Aktivitet, og der betales for prompte Baade til første Klasses dansk Havn 4/6 à 5/3, til mindre Havne 5/3 à 6/9 for Smaabaade. Endvidere sluttedes der til 4/9 à 5/ Stockholm, Swinemünde eller Pillau. Det nordamerikanske Marked viser mindre Aktivitet end for en Uge siden, men Raterne er saa at sige uforandrede helt igennem. Paa Netto Charter fra Golfen kan faas 12/ U. K. eller Kontinentet, 13/ én, 13/6 to danske Havne pr. November/December. Hvad La Plata Markedet angaar, saa er Strejkerne nu forbi, men der fragtes endnu intet af Betydning, da Købmænd og Redere har vanskeligt ved at komme overens. Der er sidst betalt 14/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for prompt. For Kul fra Cardiff er betalt 12/ pr. Oktober, 9/ pr. December.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de russiske Østersøpladser har Markedet ikke bedret sig væsentlig og vel stadig af Mangel paa Tilførsel fra det indre af Landet. Hvad angaar Trælastfragtmarkedet, da nærmer dette sig sin Slutning for i Aar, og flere svenske Skibe er allerede oplagt i forskellige danske Havne.

ab Kønigsberg lyder Beretningerne stedse glædelig, det forlyder, at der skal være budt 16 à 17 Mark Rugbasis.

ab Danzig noteres det samme som nævnt i forrige Beretning, og der søges stadig mange Skibe.

ab Stettin skal der stadig have været Mangel paa Skibe, og Markedet har som Følge deraf været noget bedre; men med den nordostlige Vind nu kommer der utvivlsomt en Del Skibe dertil.

ab Stolpmünde og Rügenwalde udbydes intet; derimod synes Colberg at blive bedre, idet der noteres flere Ladninger Rug derfra til Danmark, Sundhavn 4 Mark.

ab Rostock og Wismar lyder Beretningerne uforandret fra forrige Uge.

ab Lübeck noteres 3½ Mark for Korn til Danmark, Sydsverrig.

ab Kjøbenhavn er Udsigterne lige i Øjeblikket ikke meget lyse; i Mandags var Reden saa fuld af Skibe, som vist ikke er set i længere Tid, og med Ladninger er det sparsomt; der er bl. a. sluttet Bomuldsfrø-kager til Samsø 17 Øre, Nysted 15 Mark, til Stettin Byg 3½ Mark, til Vejle Hvede 13 Øre, Landskrona kun 6½ Øre samt Majs til Hasle 10 Øre.

ab Bornholm. Der er sluttet Klinker Hasle—Lübeck 11 Mark pr. Tusind, og der noteres til Harburg 4 Mark, Kiel 3½ Mark pr. Ton.

ab danske Provinshavne er iøvrigt sluttet Byg til Østnorge 50 Øre pr. 200 Pund, til Kjøbenhavn 11/12 Øre pr. Ctnr.; fremdeles Sukker fra Bandholm og Stege 22 Øre pr. Sæk.

ab Sydsverrig noteres Brædder til Flensborg 9 à 10 Øre, Thisted 13 à 14 Øre pr. Kbfd.

ab Rotterdam er sluttet for Oljekager til Danmark 7½ à 8 Mark pr. Ton.

## Generalforsamlinger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredforening for Fyen

holdt i Søndags Generalforsamling paa Thure i Anledning af den forestaaende Oprettelse af en gensidig Ulykkesforsikrings-Forening for Søfolk.

Formanden, Havnefoged Carl E. Møller, bød Velkommen og gjorde Rede for Aarsagen til Generalforsamlingens Indkaldelse. Kredsafdelingen havde i Februar opfordret Hovedbestyrelsen til at gøre Skridt til Oprettelse af en gensidig Forsikringsforening. Hovedbestyrelsen havde derefter den 14. Februar sammenkaldt en Generalforsamling i Odense, paa hvilken valgtes et Udvalg til Sagens Fremme. Dette Udvalg har nu efter et ihærdigt Arbejde fremsat et Forslag til Love for en saadan Forening og har sikret sig, at disse Love kan faa Ministeriets Anerkendelse. Lovudkastet vil blive forelagt et forberedende Møde i Odense den 26. ds. og en konstituerende Generalforsamling i Kjøbenhavn Dagen efter. Af praktiske Hensyn oprettes Foreningen af baade Damp- og Sejlskibsrederne. Til dens Bestyrelse skal Sejlskibsrederi-Foreningen vælge 2 Mænd og alle i Forsikringen interesserede Sejlskibsredere 2 Mænd. Dampskibsrederne vælger paa samme Maade 4 Mænd, og som niende Medlem vælger hele Bestyrelsen en Formand. Sejlskibsrederne har besluttet som deres Repræsentanter at vælge én fra Fanø, én fra Marstal, én fra Afdelingen for mindre Skibe og én fra Fyens Kredsafdeling; denne sidste skal indstilles af nærværende Forsamling.

Ved en derefter foretagen skriftlig Afstemning indstilledes Skibsreder R. W. Rasmussen af Thurø som Repræsentant for Fyens Kredsafdeling.

Formanden gjorde derefter opmærksom paa den betydelige Indflydelse, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening gennem Fællesrepræsentationen havde haft paa Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, saaledes at Statstilskudets Maksimum var sat op fra 5 Kr. til 12 Kr. pr. Mand. Alt, hvad Sejlskibsrederne har opnaaet, har de naaet gennem Foreningen, hvilket maa mane de Redere, der endnu staar udenfor den, til at slutte sig til den; alle Hensyn maa vige, naar det gælder det fælles Bedste.

Formanden oplyste derefter, at der under Ulykkesforsikringen bliver oprettet en Underafdeling til Forsikring af den Forpligtelse, der i Følge Søloven paahviler Rederne til at bekoste syge Søfolks Kur, Pleje og Hjemsendelse og afdøde Søfolks Begravelse. Da der imidlertid flere Steder findes lokale Forsikringer til Overtagelse af denne Risiko, vil man næppe for dennes Vedkommende kunne samle alle Redere i én Forening. Taleren henstillede, at den lokale Sygeassurance paa Thurø udvidedes til at omfatte Rederne i Troense og Svendborg. Det opsparede Reservefond kunde jo forbeholdes Rederne paa Thurø i et Separatfond. Man naaede længst gennem de større Sammenslutninger.

Taleren udtalte sluttelig sin Glæde over, at man var kommet ind paa et Samarbejde med Ærøes Kredsafdeling, med hvilken man havde saa mange Interesser fælles.

Formanden sluttede derefter Generalforsamlingen, der var besøgt af c. 45 Medlemmer.

### Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned 1905. Der er anmeldt ialt 557 Havarier mod samme Antal samme Maaned i Fjor, 388 Dampere, 169 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 180, Sammenstød 164, Anløbning af Nødhavn 47, Maskinskade 40, Is 1, Ild 20, haardt Vejr 66, forskellige Aarsager 36, kæntret 1, sunkne 2. Ialt 70 Skibe er anmeldt som totalt forlist, mod 58 samme Maaned i Fjor, deraf 24 Dampere, 46 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 9, Ild 4, forskellige Aarsager 2, forsvundne 3, kæntret 2, sunkne 11, forladt 6, Kondemnation 3.

Nanna, Skonnert af Svendborg, der indkom til Reval læk efter Grundstødning, er bragt til Norrköping af Bjærgningsdamper.

Erik, dansk Sejlskib, er den 16. ds. paa Rejse fra Lovisa til Fowey ankommet læk til Åbo og maa losse Dækslasten.

Dummail, Dpsk. af Newcastle, kom den 18. ds. paa Rejsen til Bandholm med Kul paa Grund ved Vejro. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Felix, 3-m. Skonnert af Rudkjøbing, er efter Grundstødning ved Koldby Kaas bragt flot af Svitzers og ind til Koldby. Senere indkommet til Rudkjøbing for Reparation.

Finland, engl. Dpsk., er den 18. ds., paa Rejsen fra Grimsby til Kronstadt med Kul, indløbet herpaa Reden med Maskinskade, der maa repareres før Rejsen kan fortsættes.

Earl of Zetland, Fregatskib af Nystad, strandet ved Vang. Bjærgningen er opgivet, og Skibet maa betragtes som Vrag. Ladningens Bjærgning er uvís.

Fremad, Slup af Læsø, er den 21. ds., paa Rejsen fra Falkenberg til Skagen med Trælast, strandet Vesten for Skagen Havn og er Vrag. Besætningen er reddet.

Herom skriver vor Korrespondent i Skagen:

Det var haard sydlig Storm med høj Sø, og da Fartøjet ved Indsejlingen i Skagenshavnen i det afgørende Øjeblik nægtede at falde, drev det op mod og grundstødte paa vestre Side af vestre Mole. Besætningen (Skipper og en Dreng) blev reddet i Land ved Hjælp af en Fiskerbaad.

Lenita, Barkskib af Fanø, har været paa Grund ved Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers og er, efter Dykkerundersøgelse, befundet ubeskadiget.

Orrik, Dpsk. af Bergen, kom den 20. ds., paa Rejsen fra Rusland med Trælast, paa Grund paa Rødsand udfor Nysted. Flot med Assistance af Svitzers, men kommen atter paa Grund.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg, har i Dunkerque den 13. ds. været i Kollision med Dokgaten og fik nogen Skade over Vandlinjen.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft en haard Rejse fra Jacobstad til Newport M. og faaet nogen oven Bords Skade.

Ellen, Skonnert af Marstal, har i Korsør Havn den 17. ds. været i Kollision med Dpsk. „Thorvaldsdn“ af Kjøbenhavn, og fik nogen Skade, der repareres i Korsør.

### Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- & Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen er den 21. ds. en ny Damper (Værftets Bygge Nr. 247) løbet af Stablen.

Skibet, der bygges for Aktieselskabet Det Danske Kulkompagni til Kultransport, er forsynet med specielle Vandballasttanke paa Dækket samt med selvtrimmende Luger og er særlig indrettet for Kompagniets mekaniske Losseapparater, der vil kunne udlosse Skibet paa 8 Timer. Dampere, der fik Navnet „Dana“, er 255' lang, 37' bred og 19' 10" dyb og kan bære en Dødvægt af c. 2250 Tons paa et Middeldybgaaende af 17' 3"; den er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse med specielle Forstærkninger og er forsynet med en Tregangs Ekspansionsmaskine, i Stand til at udvikle c. 900 ind. H. K.

Dampskibet „Blenda“, der i Aar af Det forenede Dampskibsselskab solgtes til Aktieselskabet Levin & Sønner, er den 10. ds. af sidstnævnte solgt til Thygo Sørensen & Th. Baarsrud, Kristiania. „Blenda“ har i en Aarrække besøgt Ruten Frederikshavn—Gøteborg.

Lørdag den 21. Oktober forlod Damperen „Septima“, bygget til Flensborg Dampskibsselskab af 1869, paa Flensborg Skibsværft, Værftets Havn. Prøveturen forløb heldigt; Skibet, der er indrettet til Fragtfart, har følgende Dimensioner: Største Længde 241' 0", største Bredde 34' 0", Dybde 17' 6" med en Bæreevne af c. 1,850 Tons.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

**Det forenede Dampskibsselskab.** (Sluttet 24. Oktober.)  
 Algarve, Borries, afgik fra St. Petersborg 19. Oktober. — Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Pillau 19. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 20. Oktbr. — Anglo Dane, Wiberg, afg. herfra 23. Oktbr. — Antwerpen, Madsen, ank. til St. Petersborg 17. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 16. Oktober. — Arkansas, Petersen, pass. Dungeness 22. Oktbr. for Kristiania—Boston. — Arno, Strubberg, passerede Ouessant 23. Oktbr. for Dartmouth—Barcelona. — Axelhus, Skov, ank. hertil 23. Oktbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. til Blyth 23. Oktbr. — Beira, Lunge, ank. til St. Petersborg 23. Oktober. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Barcelona 17. Oktober. — Christian IX, Wiencke, ank. hertil 23. Oktbr. — Dagmar, Larsen, ank. til Danzig 21. Oktober. — Douro, Mortensen, ank. hertil 22. Oktbr. — Ella, Andresen, afgik herfra 21. Oktbr. — Florida, Ørum, afgik herfra 12. Oktbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 20. Oktober. — Garonne, Kromann, ank. til St. Petersborg 18. Oktober. — Georgios I, Sørensen, afgik fra Oporto 19. Oktober. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 23. Oktbr. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Lerwick 21. Oktober. — Kasan, Hansen, ank. til London 23. Oktober. — Kentucky, Staal, pass. Port of Ness 22. Oktober for New York—her. — Kiew, Meldahl, ank. til Havre 21. Oktober. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 21. Oktober. — Leopold II, Meyer, ank. til Antwerpen 16. Oktbr. — Loire, Craignou, afgik herfra 18. Oktober. — Louise, Kruuse, pass. Skagen 23. Oktober for Königsberg—Hull. — Louisiana, Andersen, ank. hertil 20. Oktbr. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. herfra 20. Oktbr. — Maja, Iversen, ank. hertil 23. Oktober. — Morsø, Jacobsen, ank. til Bergen 22. Oktbr. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristianssand 13. Oktober. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Dunkerque 20. Oktbr. — O. B. Suhr, Fisenette, ank. til Messina 23. Oktober. — Omsk, Jonsen, afg. herfra 22. Oktbr. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 23. Oktober. — Perm, Christensen, ank. til Libau 23. Oktbr. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 23. Oktober for Libau—Hull. — Rita, Schibbye, passerede Holtenau 23. Oktober for Riga—Antwerpen. — Seine, Dampt, ank. til la Rochelle 23. Oktober. — Texas, Andersen, ank. til New York 19. Oktbr. — Thyra, Fischer, ank. til Antwerpen 21. Oktbr. — Tiber, Bech, ank. til Taragona 23. Oktbr. — Valdemar, Johnsen, ank. til Riga 22. Oktober. — Vendsyssel, Jacobsen, afgik fra Dartmouth 22. Oktober. — Viking, Rasmussen, ank. hertil 21. Oktober. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 16. Oktober. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 20. Oktober. — Hengest, Harder, ank. til Libau 23. Oktober. — Esbjerg, Sæberg, afgik fra Bergen 23. Oktober. — Esbern Snare, Bønnelykke, afgik fra London 23. Oktober. — Dana afgik fra Norrkøping 23. Oktober. — Mercur ank. hertil 23. Oktober. — Hittfeld ank. til Manchester 22. Oktbr. — Annie afgik fra Gefle 22. Oktober. — Vadse, ank. hertil 21. Oktbr. — Aarhuus, Sørensen, afgik herfra 22. Oktober. — Laura, Aasberg, afg. fra Reykjavik 14. Oktbr. til Vestlandet. — Ceres, da Cunha, ank. til Blænduos 16. Oktbr. — Vesta, Godtfredsen, afgik Leith 19. Oktober paa Rejse til Island herfra. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 24. Oktober hertil fra Færøerne. — Moskov, Getsche, afgik fra Leith 14. Oktober til Island herfra.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Hull 19. Oktober, best. til Kronstadt. — Frode, Meyer, ank. til Calais 20. Oktbr. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Kotka 22. Oktbr., bestemt til London. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Newport 18. Oktober. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til London 23. Oktober. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Kaskø 24. Oktober, bestemt til Honfleur. — Knud II, Hansen, ank. til Kronstadt 18. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Sunderland 21. Oktober, bestemt til Stettin. — Ragnar, Holst, ank. til Sunderland 21. Oktbr. — Skjold, Risø, ank. til Terneuzen 18. Oktbr. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til Kronstadt 19. Oktober. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Uleåborg 23. Oktbr. — Svend II, Jensen, afgik fra Sunderland 19. Oktober, best. til Stockund. — Harald, Hveysel, afg. fra St. Petersborg 23. Oktbr., best. til Rotterdam.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ank. til Ørnskjoldsvik 24. Oktober. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra West Hartlepool 21. Oktbr., best. til Kbhvn. — Ulf, Huus, afg. fra Blyth 20. Oktober, best. til Swinemünde.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til Dunkerque 9. Oktbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Uleåborg 17. Oktober, best. til Cardiff. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 15. Oktober. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Sunderland 16. Oktober, bestemt til Baltimore. — Helmer Mørch, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 19. Oktbr., bestemt til London. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til Kronstadt 17. Oktober. — Pawel Andrejeff, Tannebek

ank. til Chorly 11. Oktbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Grimsby 24. Oktober. — Peter Berg, Knudsen, ank. til Kronstadt 15. Oktober. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Newcastle 21. Oktbr. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Kronstadt 17. Oktober, best. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 17. Oktober, bestemt til Kronstadt.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, ank. til Kallundborg 24. Oktober. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Rouen 18. Oktober. — Hamlet, Reese, afgik fra Blyth 21. Oktober, bestemt til Reval. — Helge, Olsen, afgik fra Calais 22. Oktober, bestemt til Blyth. — Rolf, Olsen, ank. til Kronstadt 20. Oktbr. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Howden Dock 19.

**Heimdal.** Anine, Leth, afg. fra Sundsvall 19. Oktober. — Kamma, Løffler, ank. til Holmsund 22. Oktober. — Helga, Risø, afg. fra Warnemünde 23. Oktbr. — Martha, Christensen, afg. fra Hernøsand 19. Oktober. — Elna, Rathje, afgik fra Sunderland 19. Oktober. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Gefle 21. Oktober. — Simone, Møller, afgik fra Swinemünde 24. Oktober. — Jeanne, Lagesen, ank. til Blyth 22. Oktober.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afg. fra Kronstadt 21. Oktbr., best. til Antwerpen. — Nancy, Th. Nielsen, ank. til Kronstadt 22. Oktbr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Bremerhafen 22. Oktbr., bestemt til St. Petersborg. — Nexos, Basse, afg. fra Luleå 18. Oktober, bestemt til Gravelines. — Nora, Jørgensen, ank. til Hull 22. Oktober. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Åbo 20. Oktober, bestemt til Kings Lynn. — Napoli, Christensen, ank. til Kronstadt 23. Oktbr. — Bodil, Thøgersen, ank. til Helsingfors 22. Oktbr. — Dagmar, Hansen, afg. fra Almeria 18. Oktbr., best. til Liverpool. — Neptun, Knudsen, ank. til Malmø 21. Oktbr. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Newcastle 23. Oktober. — Alfa, Iversen, ank. til West Hartlepool 21. Oktober.

**Jylland.** Ingrid, Winther, ank. til Blyth 23. Oktbr. — Karen, Eriksen, afgik fra Kronstadt 23. Oktober, best. til Aberdeen. — Ebba, Meinertz, ank. til Weseren 20. Oktbr.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 17. Oktober, ank. til Aarhus 18. Oktober. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Stettin 24. Oktbr., best. til Riga.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Neufahrwasser 22. Oktober, ank. til Riga 24. Oktbr.

**Union.** Frisia, Nielsen, ank. til Ghent 24. Oktober. — Gallia, Nielsen, afgik fra Helsingør 24. Oktbr., bestemt til Riga. — Britannia, Jensen, afgik fra St. Petersborg 18. Oktober, best. til Rotterdam. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Stettin 19. Oktober, ank. til Riga 22. Oktober. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Rotterdam 20. Oktober.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 20. Oktober, ank. til Hamburg 23. Oktober. — Estoania, Dam-Larsen, ank. til Amsterdam 20. Oktober

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Windau 22. Oktbr., best. til Terneuzen.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Kemi 23. Oktober. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Sulina 21. Oktober, best. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Tyne 21. Oktober, bestemt til Kbhvn. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Burntisland 23. Oktbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til West Hartlepool 18. Oktober. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Stettin 23. Oktober. — Kronborg, Sørensen, afgik fra Sulina 21. Oktober, bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ank. til Riga 21. Oktober. — Skanderborg, Albertsen, ank. til Sunderland 20. Oktober. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Kristinestad 20. Oktbr. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 20. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kjøbenhavn 24. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Archangel 13. Oktober, bestemt til Hamburg. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Riga 20. Oktbr., best. til Ghent. — Marselisborg, Andersen, ank. til Aleksandria 14. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Wasa 19. Oktober, best. til West Hartlepool. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Jacobstad 19. Oktober, best. til Cardiff. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Kbhvn. 23. Oktober, best. til Petersborg. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Methil 24. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Burntisland 21. Oktbr., best. til Odense.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afgik fra Pillau 23. Oktober, best. til Jacobstad. — Jægersborg, Larsen, ank. til Newport 14. Oktober. — Kallundborg, Lund, afg. fra Sundsvall 21. Oktbr., best. til Lissabon.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ank. til Riga 20. Oktober. — Helene, Jensen, ank. til Calais 22. Oktbr. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 24. Oktober, best. til Vejle. — Hermia, Petersen, afgik fra Karrebæks-

minde 19. Oktober, ank. til Burntisland 22. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 20. Oktober, ank. til Grangemouth 23. Oktbr. — Ajax, Brorsen, afg. fra Burntisland 24. Oktbr., bestemt til Kiel. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Fredericia 19. Oktober. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 22. Oktober, bestemt til Kiel.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til Progreso 17. Oktober. — St. Jan, Rambusch, ank. til Galveston 14. Oktober. — St. Thomas, Prahl, ank. til Kjøbenhavn 23. Oktober. — St. Domingo, Koch, afgik fra Antwerpen 23. Oktober.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Wiborg 18. Oktober. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Cardiff 20. Oktober. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Cardiff 24. Oktober. — N. G. Petersen, Bloch afg. fra Helsingfors 24. Oktober. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Torneå 21. Oktober. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Uleåborg (Wasa) 17. Oktober. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Methil 24. Oktober. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til Hernøsand 17. Oktober. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til St. Petersborg 15. Oktober. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Wiborg 22. Oktober. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 23. Oktober. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Cardiff 18. Oktober. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Ghent 22. Oktbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Aleksandria 23. Oktober.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Burntisland 19. Oktbr. — London, Krogh, ank. til Trångsund 23. Oktbr. — Paris, Tholander, ankom til Aarhus 22. Oktbr. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Demerara 17. Oktober.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Northshields 21. Oktbr. — Wien, Brink, ank. til Uleåborg 17. Oktober. — Roma, v. Thun, afgik fra Mobile 7. Oktober, bestemt til Liverpool.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Tynen 23. Oktbr. — Clara, Villadsen, ank. til Kramfors 17. Oktober. — Kai, Kurtzhals, ank. til Aberdeen 19. Oktober. — Erik, Steen, afgik fra Hamburg 24. Oktober, bestemt til Boness. — Svend, Christensen, afgik fra Horsens 21. Oktober, best. til Methil. — Axel, Damm, ank. til Jacobstad 21. Oktober. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Libau 24. Oktober. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Åbo 19. Oktbr., bestemt til Plymouth. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Bremen 24. Oktbr. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Gefle 23. Oktober. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Grangemouth 23. Oktbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ank. til Kronstadt 20. Oktbr.

**Svanen.** Svanen, Nielsen, ankom til Bremen 21. Oktbr. fra Kotka.

**Johnsen & Jespersen.** Broholm, Birkholm, afgik fra Bangkok 19. Oktober, bestemt til Hongkong. — Katholm, Arnesen, afgik fra Hull 19. Oktober, bestemt til Kronstadt. — Hjortholm, Clausen, afgik fra Skellefteå 24. Oktober, bestemt til London. — Svanholm, Knudsen, afgik fra Newcastle 19. Oktober, bestemt til Vigo.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Sophie, Svarrer, ankom til Falmouth 16. Oktober fra Mantevideo beordret til Havre. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Gorontala 16. Oktober fra Kvandang. — Mærdor, Mørck, passerede Dungeness 16. Oktober fra Hamborg til Rio Grande. — Embia, Jepsen, ankom til Maracaibo 19. Oktbr. fra Carnero. — Tercera, Pedersen, afg. fra Bordeaux 19. Oktober til Cardiff.

**Fans. Sønderho.** Martha, Brinch, ankom 19. Oktober til Colon.

**Rønne.** Johannes, Larsen, ankom til Rio Janeiro 15. Oktober. — Argus, Holm, ankom til Skovshoved 17. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kalmar 18. Oktober. — Gudmund, Stegmann, ankom til Kiel 18. Oktober. — Hermann Olsen, Hermansen, ankom til Rørvig 19. Oktober. — Veset, Koføed, ankom til Rørvig 20. Oktober. — Amalie, Nielsen, ankom til Trawemünde 20. Oktober. — Neptun, Kjeller, ankom til Kjøbenhavn 20. Oktober.

**Svendborg.** Odin, Andersen, ankom til Nykjøbing S. 14. Oktober. — Freir, Rasmussen, ankom til Hull 17. Oktober. — Fanny, Hansen, ank. til Ghent 18. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ankom til Bogense 18. Oktober. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Königsberg 16. Oktober. — Clytia, Nielsen, ankom til Korsør 17. Oktober. — Rota, Olsen, ank. til Umeå 19. Oktober. — Noah, Poulsen, ankom til Vejle 18. Oktober. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Gøteborg 19. Oktober. — Agnes, Andreasen, ankom til Kjøbenhavns Red 19. Oktober. — Emanuel, Bentzen, ankom til Søderhamn 20. Oktober. — Mercur, Lund, ankom til Cowes 19. Oktober. — Zampa, Petersen, ankom til Lübeck 20. Oktbr. — Thora, Serensen, ank. til Lybeck 20. Oktbr. — Marie,

Petersen, ankom til Berwik 21. Oktober. — Marie, Nielsen, ankom til Laurvig 21. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Nysted 29. Oktbr. — Peter, Jørgensen, ankom til Stettin 19. Oktober. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Fowey 19. Oktober. — Mine, Møller, ankom til Ærskjøbing 20. Oktober. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Odense 20. Oktober. — Guldberg, Skovgaard, ankom til Dysart Red 23. Oktober. — Fylla, Rasmussen, ank. til Brest 22. Oktbr. — Kristian, Jørgensen, ankom til Charlestown Red 23. Oktober. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Lorient 22. Oktober. — J. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Granton 23. Oktober. — Concordia, Henriksen, ankom til Helsingborg 20. Oktober. — Galathea, Bom, ankom til Leiths Red 21. Oktober. — Lyø, Jensen, ankom til Wemyss 23. Oktbr. — Elise Bay, Pedersen, ankom til Granton 23. Oktober. — Kirstine, Dam, ankom til Methil 23. Oktober. — Vega, Rasmussen, ankom til Invergordon 23. Oktbr. — Erhardt, Larsen, ankom til Leith 21. Oktober. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Grangemouth 23. Oktober. — Zenitha, Jensen, ankom til Langesund 23. Oktober. — Cimbria, Nielsen, ankom til Christiania 22. Oktober.

**Ærs.** Dronning Louise, Lauritzen, ank. 16. Oktober til Teignmouth. — Clara, Hermansen, ankom 16. Oktober til Setubal. — Svip, Jensen, ank. 17. Oktbr. til Hammerhavn. — Bien, Petersen, anko 17. Oktober til Hammerhavn. — Herkules, Bager, ank. 17. Oktober til Pillau. — Castor, Sonne, ankom 14. Oktbr. til Nakskov. — De sex Brødre, Johansen, ankom 16. Oktober til Nakskov. — Christine, Espensen, ankom 16. Oktober til Kjøbenhavn. — Norma, Albertsen, ankom 17. Oktober til Menai-Bridge. — Familiens Haab, Eriksen, ankom 16. Oktober til Kjøbenhavn fra Königsberg. — Marie, Hermansen, ankom 14. Oktober til Odense. — Johanne, Østermann, ankom 16. Oktober til Kronstadt. — Vera, Mygind, ankom 18. Oktober til Kotka. — Pauline, Jørgensen, ankom 16. Oktober til Kjøbenhavn fra Eckernsund. — Anna Sophie, Petersen, ankom 16. Oktbr. til Kjøbenhavn fra Eckernsund. — Eos, Christensen, ank. 17. Oktober til St. Valery sur Sonne. — Enighedén, Friis, ankom 17. Oktober til Randers. — I. Koføed, Andersen, afgik 17. Oktober fra Nakskov til Stockholm. — Abba, Petersen, ankom 18. Oktober til Sassnitz. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 18. Oktbr. til Bogense. — Freya, Nielsen, ankom 18. Oktober til Passages. — Harris, Thorsteinson, er ankommen til Beaverton. — Salvador, Fabricius, ank. 18. Oktbr. til Hernøsand. — Mathilde, Hansen, ankom 18. Oktober til Masnedssund. — Laura, Jensen, ank. 19. Oktober til Gibraltar. — Vega, Hansen, ank. 19. Oktbr. til Dysart. — Acacia, Nielsen, afgik 17. Oktbr. fra Odense til Svellig. — Elise Marie, Olsen, afgik 17. Oktober fra Kjøbenhavn til Vejle. — Hjemmet, Rasmussen, afgik 14. Oktober fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — H. C. Grube, Svane, afgik 19. Oktbr. fra Barryport til Gøteborg. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 18. Oktbr. til Twillinggate. — Willi, Knudsen, ankom 20. Oktober til Kotka. — Lauritz, Folmer, ankom 20. Oktober til Pillau. — Kirstine, Rasmussen, ank. 20. Oktbr. til Drammen. — Thekla, Hansen, ank. 19. Oktober til Sunderland. — Elise, Petersen, ank. 19. Oktbr. til Kalmar. — Erik Kirstine, Albertsen, ankom 18. Oktbr. til Kjøbenhavn fra Wismar. — Theodor, Andersen, ank. 18. Oktober til Kjøbenhavn. — Familien, Caspersen, ankom 21. Oktober til Kragerø. — Forældres Minde, Christensen, ankom 21. Oktober til Sølvborg. — Union, Mortensen, ank. 21. Oktober til Setubal. — Thyra, Rasmussen, ank. 21. Oktober til Gøteborg. — Marie, Friis, ank. 21. Oktober til Sønderborg. — Concordia, Bastholm, ankom 22. Oktober til Aberdeen. — Freja, Petersen, ank. 22. Oktober til Odense. — Ruth, Eriksen, ankom 22. Oktbr. til Langesund. — Bien, Petersen, ankom 22. Oktober til Pillau. — Svip, Jensen, ankom 22. Oktober til Pillau. — Hebe, Clausen, ank. 23. Oktober til Liverpool. — Neptun, Jensen, ankom 23. Oktober til Aarhus. — J. Koføed, Andersen, ankom 23. Oktober til Stockholm. — M. Hay, Petersen, ank. 23. Oktbr. til Langesund. — Wemyss Castle, Bandholm, ankom 23. Oktober til Bridgenes. — Maagen, Mortensen, ankom 23. Oktober til Neapel. — Lucinde, Andersen, ankom 23. Oktober til Neapel.

Stryg i 1906

**Emil G. v. Höveling's Composition**

over **X** med en Anden

og vælg den bedste.

Leverander til Den danske Marine og Statsbanerne.

**Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.**

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositun“.



## 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.

**Store-Bælt. Korsør. Nygrund.** Vraget af den i Januar 1905 paa Nygrund sunkne Dampers „Olma“ er nu bortsprængt, saa at den mindste Dybde over Vraget er 17 Fod. Afmærkningerne er inddraget.

**Farvandet Syd for Fyn. Avernakø V.-Kyst. Galager-Banke.** Vragvagen tæt VNV. for Vraget paa Galager-Banke, Gala-Rev N.-lige Del, er inddraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Vrag i Østersøen.** 19 Kml. S. 37 $\frac{1}{2}$ ° Ø. for „Falsterboref“ Fyrskib. 55° 17' 37" N. Br. 12° 47' 15" Ø. Lgd. En Mast, 14 Fod over Vandet, med blaat Flag med hvid, rund Skive.

**Tyskland. Pillau.** Fra 23de—28de Oktober 1905 afholdes Skydeøvelser ved Pillau. Farvandet mellem Neuhaus Udsigts-taarn og Herrebadene er i indtil 2 Kml. fra Land spærret for al Sejlads.

**Pillau Ø.** Et Fartøj er sunket 1 $\frac{1}{2}$  Kml. SØ. 1 $\frac{1}{2}$  S. fra Pillau-Rinne Lystønde. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises en grøn Lanterne fra Vraget.

**Frisches Haff og Königsberger Seekanal.** I Løbet af Vinteren forandres følgende Fyr saaledes:

Det hvide, faste Fyr i Pillau, paa S.-Baaken paa Neh-rungens Ø.-Kyst, forandres til et hvidt Fyr med En-For-mærkelser hver 5 S., Lys 3 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 1 $\frac{1}{2}$  S.

Det hvide, faste Fyr paa Pillau Lystønde forandres til et hvidt Blinkfy, Blink 1 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{2}$  S. 54° 36' 33" N. Br. 19° 55' 12" Ø. Lgd.

Det hvide Fyr med Formærkelser paa Lystønden „Kö-nigsberger-Rinne“ forandres til et hvidt Fyr med En-For-mærkelser hver 4 S., Lys 2 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 1 $\frac{1}{2}$  S. 54° 38' 15" N. Br. 20° 8' 33" Ø. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Lystønden „Leysuhner Haken“ forandres til et hvidt Fyr med Tre-Blink hver 15 S. 54° 30' N. Br. 19° 50' 10" Ø. Lgd.

Det røde Fyr med Formærkelser paa S.-Hovedet af Dæm-ningen ved Fischhausener Wiek V.-Side forandres til et rødt Blinkfy, Blink 1 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{2}$  S. 54° 38' 26" N. Br. 1° 22" Ø. Lgd.

Det røde Fyr med Formærkelser paa S.-Hovedet af Dæm-ningen ved Fischhausener Wiek Ø.-Side forandres til et rødt Blinkfy, der hver 12 S. viser To-Blink. 54° 38' 56" N. Br. 20° 4' 59" Ø. Lgd.

De to hvide Fyr med Formærkelser Peyse og Kaporn forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 4 S. 54° 39' 12" N. Br. 20° 6' 55" Ø. Lgd. og 54° 41' 5" N. Br. 20° 16' 53" Ø. Lgd.

De to hvide Fyr med Formærkelser Widitten og Margen forandres til at vise To-Blink hver 12 S. 54° 41' 12" N. Br. 20° 11' 47" Ø. Lgd. og 54° 41' 1" N. Br. 20° 19' 24" Ø. Lgd.

Det hvide Fyr med Formærkelser Nautzwinkel forandres til at vise Tre-Blink hver 15 S. 54° 41' 8" N. Br. 20° 20' 50" Ø. Lgd.

De to hvide, faste Fyr lodret for hinanden paa Hovedet af Dæmningen i Kanaludmøningen i Pregel forandres til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 1 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 3 $\frac{1}{2}$  S. 54° 41' 25" N. Br. 20° 22' 42" Ø. Lgd.

**Swinemünde.** I Følge Indberetning fra det danske Kon-sulat i Stettin er Klokketønden ved Swinemünde ombyttet med Vintersømærket.

**Kiel.** I Kiel Havn brænder hvide Lanterne paa Duc d'Alberne mellem Schloss Bro og Seeburg Bro samt paa en af Duc d'Alberne ved Svømmeanstaltens Bro.

**Flensborg Fjord. Bredgrund.** Bredgrund er tiltaget saaledes, at 19 Fods Grænsens SØ.-Hjørne nu ligger paa 54° 48' N. Br. 10° 3' 15" Ø. Lgd. og dens V.-Hjørne paa 54° 48' N. Br. 10° 1' 11" Ø. Lgd. Desuden ligger en 19 Fods Grund af c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl Udstrækning paa 54° 48' N. Br. 10° 0' 12" Ø. Lgd. Denne sidste Grund og Bredgrund V.-ligste Del ligger uden for Vinklen med Fire-Lyn i Kekenis Fyr.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 10de Oktober. 53° 44' N. Br. 6° 48' Ø. Lgd. Vrag med en Mast 12 Fod over Vandet.

Den 6te Oktober. Doggerbank S.-Side. Vragstykke af en tremastet Skonnert.

**Tyskland. Jade. Fyrskibet „Aussenjade“.** Ved Fyrskibet „Aussenjade“ er den sorte Kugletønde inddraget og den røde Ankerboje atter udlagt.

**Holland. Wester Eems.** Den rød og sort lodret stribede

Baaketønde i Wester Eems er flyttet og ligger nu i 25 Fod Vand. 53° 35' 39" N. Br. 6° 32' 34" Ø. Lgd.

**Zuiderzee.** Skydeøvelserne ved Staart van Schieringhals er endt, og Tenderne, som laa ved Skiverne, inddraget.

**IJmuiden.** I IJmuiden er Dybden nu 30 $\frac{1}{2}$  Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

**Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Scheur.** Duc d'Albe Nr. 3 paa Zuiden S.-Side er atter opført og det hvide Fyr med Formærkelser paa den tændt.

**Zeegeat van Goeree.** I følgende Farvande er den største Dybde ved Lavvande saaledes: Noordergat 11 Fod; Bokkegat 13 Fod, Rug van Scheelhoek 6 Fod; Slijkgat 17 Fod; ved Kwaden Hoek 20 Fod; ved Goeree Havn 13 Fod; med Stel-lendam og Scharrezeepolder Fyr overet 17 Fod; Pampus 9 $\frac{1}{2}$  Fod; Vermandsgeul 5 Fod; Aardappelengat 17 Fod.

**Hollandsch Diep.** I Hollandsch Diep er Spidstønde Nr. 13 inddraget, og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 12 med Diamant flyttet til 51° 42' 52" N. Br. 4° 36' 55" Ø. Lgd. i 21 Fod Vand. I Farvandet langs Moerdijk er Stumpstønde Nr. 1 inddraget.

**Zeegeat van Vlissingen. Oostgat.** Den rød og sort lodret stribede Anduvningstønde med Kors „Oostgat“ er midler-tidig ombyttet med en Stumpstønde med Kors. 51° 35' 25" N. Br. 3° 24' 50" Ø. Lgd.

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

**Frankrig. Cap d'Alprech.** I Slutningen af 1905 eller Begyndelsen af 1906 forandres Cap d'Alprech Fyr til et hvidt Blinkfy, der hver 15 S. viser Tre-Blink, Blink 0 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{2}$  S., Blink 0 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 2 $\frac{1}{2}$  S., Blink 0 $\frac{1}{2}$  S., Mørke 8 $\frac{1}{2}$  S. Flammens Højde bliver uforandret 179 Fod. Lysævnens: 15 Kml.

Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Lysævnens: 4 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

**Pierre de Herpin.** Pierre de Herpin Fyrs Lysævne er 16 Kml. for det hvide Lys og 15 Kml. for de grønne Blink.

**Orkney Islands. Holm Sound. Rose Ness.** Paa Rose Ness er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S. Det vises fra en Baake, 100 Alen V. for Black Geo. 58° 52 $\frac{1}{2}$  N. Br. 2° 50' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Petit Minou.** Petit Minou Fyr er forstærket. Lysævnens er nu for det hvide Lys 17 $\frac{1}{2}$  Kml., for det røde Lys 14 $\frac{1}{2}$  Kml.

**Concarneau.** Paa Basse du Chenal er opført en midler-tidig, sort Baake, 11 Fod høj over Vandet. 47° 41' 32" N. Br. 3° 55' 40" V. Lgd.

**Port du Palais.** Fyret paa Port du Palais S.-Mole er for-stærket. Lysævnens: 9 $\frac{1}{2}$  Kml. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Spanien. Cadix Bugt. Placer de Rota.** Den røde Spids-tønde med Ballon S. for Grunden Placer de Rota ligger 2 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 7° Ø. fra Candor Point og fra Cabezas Hill Telegraf i S. 74° V. 36° 35 $\frac{1}{2}$  N. Br. 6° 23 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Azorerne. Santa Maria. Villa do Porto.** Villa do Porto Havnefy ligger paa Malmerendo Point, c. 3 Kbl. S. 69° V. tra den i Kortene angivne Plads. 36° 56 $\frac{1}{2}$  N. Br. 25° 10 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Labrador. Indian Tickle. White Point.** Et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S., er tændt paa White Point, Indian Tickle. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, 28 Fod højt Trætaarn med hvid Beboelsesbygning. Brændetid: Saa længe Skibsfarten varer. 53° 34 $\frac{1}{2}$  N. Br. 56° 1 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Battle Islands. Double Island.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa den SØ.-lige Double Island. Flammens Højde: 123 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Sort og hvid vandret stribet, 33 Fod højt Taarn med Beboelseshus. Linseapparat af 4de Orden. Brændetid: Saa længe Skibsfarten varer. 52° 15' N. Br. 55° 32 $\frac{1}{2}$  V. Lgd.

**Prince Edward Island Ø.-Kyst. Murray Harbour. Beach Point.** En Stormsignal Station er oprettet i Murray Harbour. Masten staar paa Hume's Hill, Beach Point.

**Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bay.** Tønden, der var udlagt i Boston Bay til Brug ved Kapsejlads, er inddraget.

**Boston Harbor.** 3 $\frac{3}{4}$  Fv. Grunden i den indre Havn, ud for East Boston og i Linje med Cunard Værft, er bortgravet til Løbets Dybde. 3 $\frac{3}{4}$  Fv. Stedet ved Indløbet til the Nar-rows, midt imellem Kelleys Rock og Hunts Ledge, er bort-gravet til 29 Fod.

**Chesapeake Bay. Hampton Roads. Willoughby Bank.** Skon-nerthen „Job H. Jackson“ er sunket i 28 Fod Vand, tæt inden for Willoughby Bank Tønde Nr. 9 paa S.-Siden af Løbet til Hampton Road, fra Ocean View Hotel i N. 35 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og fra Thimble Shoal Fyr i S. 42° Ø.

**Florida. Key West. Northwest Channel.** Starboard Shoal røde Spidstønde Nr. 2 ved det N.-lige Indløb til Northwest Channel er flyttet c. 40 Alen V. hen.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** I August 1905 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 20 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fod.

**Chili. San Estevan Gulf. San Quentin Sound.** I San Quentin Sound er følgende Grunde fundet:

Lantil Rock med 6 Fod Vand, <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. fra Halvøen Cirujano Ø.-Kyst og <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kml. S. for Point Cochrane. 46° 51' S. Br. 74° 20' V. Lgd.

San Quentin Shoal, <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. lang i NNV. og SSØ. og <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. bred, med 9 Fod paa NV.-Enden, omtrent midt imellem Covadonga og Esmeralda Island. 9 Fods Stedet ligger paa 46° 47' S. Br. 74° 36' V. Lgd.

En 21 Fods Grund c. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. Ø. for San Quentin Shoal SØ.-Ende.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien V.-Kyst. Viareggio.** Et Fartøj er sunket i 6 Fv. Vand, c. 1 Kml. fra Indløbet til Viareggio. Fra Masten, som er over Vandet, kan vises en Lanterne.

**Italien. Øen Procida.** Fyret paa Punta Pioppetto er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

**Sardinien S.-Kyst. Øen S. Antioco.** Fartøjet „Versilia“ er sunket ud for Baaken paa Secca della Vacca paa Øen S. Antioco S.-Side. 38° 57' 20" N. Br. 8° 26' 20" Ø. Lgd.

**Sicilien S.-Kyst. Porto Empedocle.** Fyrskibet ved S.-Enden af Grunden ud for den gamle Mole ved Porto Empedocle er atter udlagt.

**Italien. Taranto.** Det hvide, faste Fyr ved Taranto ny Handelshavn er flyttet c. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kml. SØ. hen til Molens Yderende.

**Bari. Punta S. Cataldo.** Fyret paa Punta S. Cataldo ligger paa 41° 8' 24" N. Br. 16° 50' 49" Ø. Lgd.

**Algier. Cap Ivi.** I Slutningen af 1905 forandres Cap Ivi Fyr til et hvidt Lyntfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 0<sup>10</sup> S., Mørke 4<sup>30</sup> S. Lysevnen: 34 Kml. Flammens Højde bliver uforandret 378 Fod.

Fyret er derfor slukket, og et midlertidigt, hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. er tændt paa Taarnets Galleri. Lysævnen: 14 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Rif van Cheribon S.** Farvandet med over 5 Fv. S. for Rif van Cheribon er nu afmærket med to hvide Spidstønder og en sort Stumpstønde.

**Karang Djerock (Tegalklip).** Paa Karang Djerock V.-Pynt er opført en Jærnbæke med sort, affortet Kegle. Den røde Spidstønde med Ballon er inddraget. 6° 48' S. Br. 109° 11' Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Amelia Bank.** Ved Amelia Bank SØ.-Pynt skal udlægges en rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsvidden: 6 Kml. 2° 13' S. Br. 105° 17' Ø. Lgd.

**Benkalis. Straat Padang.** Ved Straat Padang Ø.-lige Indløb skal udlægges en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsvidden: 6 Kml. For Indgaaende skal den holdes klos om Styrbord. 1° 13' N. Br. 102° 32' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Zanzibar er erklæret for smittet af Pest.  
Sverrig. — Vestpreussen og Posen er erklæret for fri for Kolera.

### INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. Oktober 1905. — Carl G. F. Schwartz. — Skibsfartens Administration. — The Baltic and White Sea Conference. — Søretssag. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Setaende. — 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<sup>mm</sup> Bredde 25 Øre  
De øvrige Sider — — — — — 20 —  
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange  
<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Side eller derover . . . . . 20 % 30 % 50 %  
Mindre end <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Side . . . . . 10 % 20 % 40 %

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 Mænie til Maling af Bunker- og Lastrum.

### 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. Telefon Nr. 124.

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

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

## Dampskib til Salg.

En vel vedligeholdt mindre Damper, lastende 180—200 Tons d. V., er billig til Salg.

Billet mrk. 0. modtager dette Blads Kontor.

## En Jagt

paa 6 à 7 Tons Netto, stærk Egebaad, ikke over 8 à 10 Aar ønskes til Købs. Billet mrk. N. H. bedes sendt til Bladets Kontor, med Opgivelse af Pris pr. Kontant.

## Prøv engang

Albert B. Cohn's kontrollerede (s. aftappet under Kontrol) **Madeira, Sherry og Portvine**; anbefales som det bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan faas hos enhver Skibshandler ufortødt til 180 Øre pr. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Flaske eller ved Henvendelse til

**ALBERT B. COHN**  
Telefon 3283. St. Annæ Plads 10.  
Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.

## 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.

**BENZIN-BAADEMOTORER.** Fget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bockmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
Overslag gratis. Reparationer hurtigt og billigt.

Aktieselskab.

Fra d. 25. — 31. Oktober.

Afgangssted Kvæsthusbroen, hvor anudet ikke er anført.

**Torsdag.**

Til **Horsens** [Falster] 3 Eftm.  
 Til **Hadsund, Mariager og Hobro** [Ulv sund] 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 **Veile**, [Jyden] 6 Eftm. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Fredericia, Middelfart og Kolding** [Sønderjylland] 6 Eftm.  
 Til **Stege, Masned Sund, Guldborg F. og Nykjøbing F.** [Aalborg] 7 Aft.  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften.  
 Gods modtages **Onsdag** og **Torsdag**.  
 Gods til **Nibe** til Viderefordenselse fra Aalborg Mandag efter gennemg. Takster.  
 Til **London** [Christian IX] 2 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Newcastle** [Ficaria]. Til **Hull** [Zero] 10 Aften fra Havneg. (Torsdag: Ekspedition Havneg. 27).  
 Til **Riga** [Douro] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Danzig** [Annie] forv. Eftm.

**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 **Stettin** [M. G. Melchior] 3 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **København** [Nishnij Novgorod] forv. Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Libau** [Viking] Eftm. fra Toldboden.  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Botnia] 6 Eftm.

**Lørdag.**

Til **Aalborg\***, **Staub, Aggersund, Løgstør, Skive, Hvalpsund, Fur**, og **Nykjøbing M.**, [Thy] 3 Eftm.  
 \*) Ikke for Gods.  
 Til **Nakskov** [Nakskov] 5 Eftm. (kun for Gods).  
 Til **Christiania** [C. P. A. Koch] 12 Mid. fra Frihavnen. (Horten anl. for Passagerer).  
**Obs. Fuld Last er anmeldt.**  
 Til **Gøteborg** [Fiona] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Ella] Eftm.  
 Til **Stettin** [Aarhus] tidligst 3 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. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Grenaa** [Falster] 10 Aften.

**Mandag.**

Til **Assens, Faaborg, Svendborg og Lohals** [Horsens] 3 Eftm.  
 Til **Horsens**, anl. **Ebeiftoft** paa Returen om Onsd. [St. Knud] 5 Em.  
 Til **Bogense og Veile** [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.** [Ulv sund] 6 Eft. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Til **Aalborg** [Cimbria] 8 Aften i Forb. med Dampskib til Thisted og Mellemst. (ikke Nykjøbing).  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Stege, Kallehave og Præste** [Aalborg] 10 Aften.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [Nidaros] 12 Nat.

**Tirsdag.**

Til **Nykjøbing Sj.** [Falster] 9 Form.  
 Til **Stettin** [Fiona] tidligst 3 Eftm.  
 Til **Riga** [Union] 3 Eftm. fra Larsens Plads.  
 Til **Windau** [Frejr] 3 Eftm. fra Havnegade. (Kahytspassagerer medtages ikke).  
 Fra **Esbjerg** til **Grimsby** [Tyr] 12 Middag. (Kahytspassagerer 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.  
 Til **Aarhus** [Niels Ebbesen] 9 Aften.  
 Til **Arendal, Christianssand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Christianssand og Trondhjem** [Axelhuus] 5 Eftm. fra Frihavnen.  
 Til **Gøteborg** [Aarhus] tidligst 6 Eftm. fra Toldboden.  
 Til **Hamburg** [Maja] Eftm. fra Frihavnen.  
 Fra **Esbjerg** til **Harwich** (Parkeston Quay) [J. C. la Cour] 6 Eftm.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	88	88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Danmark.....		84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	98	97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
Kjøbenhavn.....		84 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		93	94
Dannebrog.....		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	77
Urania.....	32—31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32
Union.....		83 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....		93	94
Hejmdal.....		111	112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Østasiatiske.....	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....		—	—
Nord søen.....	33	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	35
Gorm.....		—	—
Torm.....		78	90
Inga.....	79	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	79
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		98	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....		62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66
Dansk-russisk Dampsk.....		103	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101	106
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		86 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	86 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....		89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
4 % — — 2. Serie..		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90
4 % — — 7. — ..	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	141 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	141 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	142
Privatbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129
Handelsbank.....	138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Grundejerbank.....	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain.....		96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	161— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bryggeri Aktier.....	134	134	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

**Vekselkurser d. 24. Oktober 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.19	18.15
Paris.....	72.30	—
Amsterdam.....	150.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 24. Oktober 1905.**

Russiske Noter.....	216.45
4 % Russiske Consols.....	90.80
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	84.60
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	93.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 16,000, „Kbhvn.“ 32,000, „Dannebrog“ 36,000, „Danmark“ 24,000, „Skjold“ 18,000, „Urania“ 172,000, „Østas. Komp.“ 82,000, „Foren. Dampsk.“ 38,000, „Carl“ 28,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Union“ 36,000.

**Møller & Rée,**  
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ekspeditionen, Kvæsthusgade 9.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 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. Tende, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning 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. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 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>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Specialfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbansespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 ½ Fod.	<b>Bolværkspenge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen 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.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkommande 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.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 .	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	<b>Ballastafgift til Havnen</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> <b>Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto.  <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, 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.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903.  <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn** **Akvavitter.**

**Det østasiatiske Kompagni.**  
Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.  
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

**Jens Grouleff, Aarhus**  
anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

**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.

**Thomas Møller**  
Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

**P. Schous**  
Skibshandel, Frederikshavn.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.



## P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.s Marineolier.

Repræsent. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.

## LANDMANDSBANKEN

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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. Telefon 28,224.**

## 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“.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. November 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsingade 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

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

*Forlang altid*

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

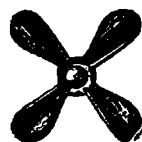
Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

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.



# 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.

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.



**Taylor's**

patenterede, affagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.

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

Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse: Copensure

Telefon-Nr. 42

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 samt hos Blankensteiners Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## Kronometer.

Et fint Skibskronometer er  
meget billigt til Salg.

**A. E. Moth-Børglum,**

Nørregade 39, 2. Kjøbenhavn.

Træffes mellem 12 og 2.

**Berg & Larsen**

forhen 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,

Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

## Prøv engang

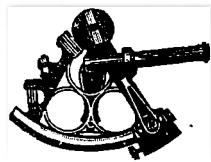
Albert B. Cohn's kontrollerede (i aftappet  
under Kontrol) **Madeira, Sherry  
og Portvine**; anbefales som det  
bedste, ere ogsaa meget styrkende, kan  
faas hos enhver Skibshandler ufortøldet  
til 180 Øre pr. 1/4 Flaske eller ved Hen-  
vendelse til

**ALBERT B. COHN**

Telefon 3283.

St. Annæ Plads 10.

Telegr.-Adr.: „VINCOHN“.



Med **CERTIFICAT.**

90 Kr.

Præstler, Kjøbmagerg. 13.

## LANDMANDSBANKEN

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

**Kjøbenhavns**

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**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

Reste Provinsbyer.

Post-Adresse: Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124.

## 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“.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 2. November 1905.

Da Loven om Søfolks Ulykkesforsikring i Foraaret var gennemført, udtalte vi os her i Bladet om dens gode og mindre gode Sider, og vi sluttede med at fremhæve som en Fordel ved Loven, at den intet foregriber med Hensyn til en endelig Ordning af Søfolkenes Sygeforsørgelse, saaledes at Vejen er aaben for Tilvejebringelsen af en saadan samlet Organisation af den hele Syge- og Ulykkesforsørgelse, som man fra Skibsfartens Side stedse har arbejdet for. I Forbindelse hermed pegede vi paa den Betydning, det vil have, hvorledes Loven fra Redernes Side vil blive ført ud i Livet.

I den siden da forløbne Tid har dette sidste Spørgsmaal — Lovens Gennemførelse i Praksis — som bekendt været Genstand for indgaaende Forhandlinger mellem de interesserede Rederier, repræsenterede af de to Rederiforeninger, Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Resultatet af disse Forhandlinger foreligger nu, idet der ved de to nævnte Foreningers Initiativ d. 27. ds. er stiftet en Forening under Navn af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk til Overtagelse af den Risiko, der paahviler danske Redere i Følge Ulykkesforsikringsloven. Vi giver paa andet Sted i Bladet nærmere Meddelelser om Foreningen, og det vil af disse ses, at den maa antages at ville samle alle de af Landets Redere, der falder ind under Loven (d. v. s. alle Redere af registrerede Skibe) indenfor sine Rammer, saaledes at Damp- og Sejlskibsredere i hver sin Afdeling i Forening bærer den Risiko, Loven paafører dem.

Ved Bedømmelsen af det saaledes opnaaede Resultat spørger vel nok de fleste først om dets økonomiske Virkninger, om man her har fundet den Ordning, der gør den ny Byrde lettest at bære for vor Skibsfart. Dette Spørgsmaal vil jo først tilfulde kunne besvares af Tiden og Erfaringen, men man har dog Ret til at sige, at al Sandsynlighed taler for, at den trufne Ordning er den billigste. Man kunde jo, i hvert Fald for Dampskibsredernes Vedkommende, have tænkt sig, at de havde foretrukket at forsikre hos private Selskaber, der havde søgt og faaet Indenrigsministeriets Anerkendelse til Overtagelse af denne Risiko; at Sejlskibsrederne skulde have valgt denne Udvej, har næppe — henset til de uomtvistelige Fordele, Gensidighedsprincippet har bragt dem paa Kaskoforsikringens Omraade — noget Øjeblik været tænkeligt. At dette var blevet en kostbar Ordning, derom kan der næppe og har der sikkert heller ikke været delte Meninger. Thi bortset fra, at de private Selskaber her vilde være komne til at operere paa et for dem i det væsentlige nyt Omraade, paa hvilket de stod med kun ringe Erfaring, saa er det givet, at den Adspaltelse af Risikoen, hvorved denne fordeltes mellem et større eller mindre Antal konkurrerende Selskaber, vilde have bevirket, at Præmien blev betydeligt højere, end naar et enkelt Selskab overtager den hele Risiko. Der er næppe her hjemme noget privat Selskab, der vilde indlade sig paa at tegne Forsikring efter Loven for et mindre Antal Skibe uden mod en abnormt høj Præmie; at dette forholder sig saaledes, fremgaar da ogsaa deraf, at Loven ikke har foranlediget nogen Akti-

vitet fra de private Selskabers Side — i skarp Mod-sætning til, hvad der var Tilfældet, da Loven om Industriarbejdernes Ulykkesforsikring udkom i 1898. — For Sejlskibsredernes Vedkommende har, som allerede sagt, Muligheden for at gaa til de private Selskaber ikke foreligget; at de vilde forsikre i et af dem selv dannet gensidigt Selskab eller flere saadanne, var paa Forhaand givet. Her er det muligt, at der for visse Grupper af Sejlskibsrederne kunde være opnaaet nogle økonomiske Fordele, om der paa de større Centrér for Sejlskibsrederiet var dannet lokale Selskaber til Overtagelse af Risikoen. Men Muligheden for saadanne Selskabers Oprettelse var paa Forhaand udelukket, fordi Indenrigsministeriet som Betingelse for det Statstilskud, Loven tilsiger Sejlskibsrederierne, fordrede disses Sammenslutning i én fælles Forening — en fuldt berettiget Fordring, fordi alle de Sejlskibsrederier, der har Hjemsted udenfor de nævnte Centrér, ikke vilde være i Stand til at danne lokale gensidige Foreninger og saaledes ikke vilde faa Del i Statstilskudet. Men det er tilmed et Spørgsmaal, om den for alle Sejlskibsrederierne fælles Forening ikke vil vise sig at betegne den billigste Ordning paa dette ny og i flere Henseender vanskelige Omraade. Dog, en Undersøgelse heraf har alene af den Grund ikke Interesse, at Muligheden for at gaa andre Veje paa Forhaand var udelukket.

Medens der saaledes, efter alt hvad der foreligger, ikke kan være og heller næppe har været Tvivl om, at Gensidighedsprincippet baade for Damp- og Sejlskibsredere er det fordelagtigste, har Spørgsmaalet om, hvorvidt de to Grupper af Redere burde staa adskilte i to eller samles i én Forening, sikkert givet Anledning til mere Tvivl. Det var jo givet, at om noget Fællesskab med Hensyn til Risikoen kunde der ikke være Tale, og Spørgsmaalet var da, om der, naar man udelukkede dette, var tilstrækkelig stærke Grunde til at begrunde en fælles Organisation. Efter en omhyggelig Undersøgelse og Overvejelse fra de to Rederiforeningers Side er dette Spørgsmaal blevet besvaret bekræftende. Dette Svar staar for os, idet vi stadig har den økonomiske Side af Sagen for Øje, som rigtigt. Thi det er givet, at Ulykkesforsikringens Organisation kræver et administrativt Apparat af ikke ganske ringe Størrelse, og vi kan ikke tænke os, at det ikke skulde vise sig billigere at arbejde med ét saadant Apparat i Stedet for med to. Den fælles Organisation vil ganske sikkert her medføre Besparelser af ikke ringe Betydning.

Vi har nu fremhævet de Grunde af økonomisk Art, der efter vor Mening med god Grund har ført til en Sammenslutning mellem Damp- og Sejlskibsrederierne. Men vi tilstaar, at det dog ikke er disse Grunde, der for os vejer tungest. Tværtimod finder vi, at der er Hensyn, der taler for denne Sammenslutning, af en saadan Betydning, at de stiller hine i Skygge. Loven om Søfolks Ulykkesforsikring lagde en Byrde paa alle Rederne, den gav alle Rederne en betydningsfuld Opgave at løse. Naar Damp- og Sejlskibsrederne nu har besluttet at løse den i Fællesskab, saa har de foretaget et Skridt, der i høj Grad vil kunne styrke vor Skibsfarts hele Stilling i Samfundet. Det er gennem det fælles Arbejde paa økonomiske Opgavers Løsning, at vor Landbostand, vore Industridrivende, vore Arbejdere er

bleven en Magt i Samfundet; det er dette Arbejde, der mere end noget andet har samlet dem i faste og stærke Organisationer, saa at de udadtil har kunnet optræde enigt til Værn om og Fremme af deres Interesser. Der klages saa meget over, at Skibsfarten i denne Henseende staar tilbage. For os er der ingen Tvivl om, at naar dens Repræsentanter nu i Forening samler sig om Løsningen af en vigtig Opgave, saa er det et af de Midler, og et af de bedste, der vil føre til Maalet. Det vil mere end noget andet bidrage til at udvikle Følelsen af, at trods alle Forskelligheder maa de fælles Interesser varetages i Fællesskab. Og det vil vise sig indenfor Skibsfarten, som det har vist sig indenfor andre Næringsveje, at de Organisationer, der har samlet sig om en fælles økonomisk Opgaves Løsning, herigennem vil vinde i Sammenhold indadtil og i Styrke udadtil.

Ud fra disse Betragtninger kan vi oprigtigt lykønske de to Rederiforeninger til det Samarbejde, der er indledet med den ny Forsikringsforenings Oprettelse. De vedtagne Love fastholder til det yderste Dampskibsredernes og Sejlskibsredernes Ret til selvstændigt at varetage deres særlige Anliggender, og der er ikke Tvivl om, at man fra begge Sider gaar til Samarbejdet med den alvorligste Vilje til at respektere denne Ret. Den valgte Bestyrelse bestaar af Repræsentanter for de forskellige Interesser indenfor Rederierne, og af Mænd, der nyder almindelig Tillid blandt disse. Der er da Grund til at imødesee den ny Forsikringsforenings Virksomhed med den Forventning, at den vil løse den foreliggende Opgave paa en for Rederierne økonomisk gunstig Maade, og at den i væsentlig Grad vil styrke vor Skibsfarts Stilling udadtil.

De Lovændringer, som Det forenede Dampskibsselskab forleden vedtog paa den ekstraordinære Generalforsamling, tilsigter, som det fremgaar af Admiral Richelieus paa andet Sted i Bladet gengivne Foredrag, blandt andet at give Aktionærerne et klarere Billede af Selskabets Status, og et saadant Formaal kan kun mødes med Sympati.

I Anledning af Udtalelser, der i denne Forbindelse er faldet andet Steds fra, mener vi dog at maatte hævde, at der ogsaa i denne Retning og maaske navnlig for et Selskab af D. F. D. S.'s Omfang er Grænser, som det næppe vilde være klogt at overskride. Et Punkt, der ganske vist har betydelig Interesse for Aktionærerne, men som lige saa vist maa siges at ligge uden for disse Grænser, er efter vort Skøn Spørgsmaalet om Opgivelse af Skibenes bogførte Værdi. Det kan jo nemlig ikke være nogen Hæmmelighed, at ethvert Dampskibsselskab stadig lever i Haabet om at faa sine gamle og ikke længer tidssvarende Skibe afhændet til en rimelig Pris, og den Chance, der findes i saa Henseende, og som visselig alt i Forvejen kan være begrænset nok, er der ingen Grund til yderligere at forringe ved en Forhaandsopgivelse af den bogførte Værdi.

Et andet Punkt, som man ofte ser fremsat Ønske om Oplysninger om, er de enkelte Ruters Rentabilitet. Ogsaa her gælder imidlertid den Betragtning, at det, som skulde tjene til Oplysning for Selskabets Interessenter alene, samtidig bliver eller i alt Fald meget

let kan blive til Fordel for ganske andre og navnlig konkurrerende Interesser — ja den Tanke ligger jo i Virkeligheden slet ikke fjærn, at det første Skridt, en Konkurrent maatte foretage sig, netop maatte være at skaffe sig en Aktie, naar han derigennem kunde sikre sig alle de Oplysninger om Selskabets indre Anliggender, som han maatte have Brug for.

I det væsentlige vil det vistnok være ret rammende, naar man sammenligner et stort Dampskibsselskabs Bestyrelse med en Regering; thi begge Parter maa i ikke ringe Grad kunne paaregne Tillid. Mister Aktionærerne Tilliden til deres Bestyrelse, kan de forlange denne erstattet med en anden, men de vil ingensinde med Rette kunne kræve, at Bestyrelsen fremlægger alle eller blot den overvejende Del af Selskabets indre Anliggender til almindelig Bedømmelse.

Det forenede Dampskibsselskab har i denne Henseende, der ofte kræver stor Takt hos Bestyrelse og Direktion, stedse vist en forsigtig Tilbageholdenhed, som sikkert kun bør paaskønnes fra Aktionærernes Side.

Vi gengav i vort sidste Nummer, som det vil erindres, en ved Sørensen i Helsingør d. 16. Oktober fældet Dom i Sagen Skipper K. Larsen, Fører af Fiskeskutteren „Urania“ af Hornbæk, mod Kaptajn Ivar Johansson, Fører S/S „China“ af Kalmar, og knyttede nogle Bemærkninger til det efter vor Opfattelse mærkelige Resultat, som Retten her var kommet til.

Vi skal ikke her atter komme nærmere ind paa denne Sag, men et enkelt Punkt, som vi ved velvillig Imødekommenhed har faaet Oplysninger om, mener vi dog at burde henlede Opmærksomheden paa, idet det stiller den afsagte Dom i et til en vis Grad ganske nyt Lys.

Det anføres i Dommen som et Moment af Betydning, at „Uranias“ Assurandører ikke hæftede for den Skade, „Urania“ maatte lide, medens den assisterede „China“. Vi gjorde allerede ved vore sidste Bemærkninger opmærksom paa, at dette Moments Betydning maatte anses som værende væsentligt svækket af den Grund, at der for „Uranias“ Vedkommende i Følge Forholdenes Natur aldrig kunde blive Tale om anden Assistance end den eventuelt at tage Damperens Besætning om Bord, men endnu mærkeligere og mindre forstaaelig bliver Sagen dog, naar man gør sig bekendt med „Uranias“ Forsikrings Police, idet denne indeholder følgende Klausul:

„Forsikringen hæfter ikke for den Skade, som opstaar, naar det forsikrede Fartøj anvendes til anden Virksomhed end Fiskeri, Fisketransport eller Bjærgning af Menneskeliv\*.“

Ogsaa „Uranias“ Motorjolle var forsikret, og den her citerede Klausul findes i begge Policer.

Ved den eneste Art af Assistance, som der overhovedet kunde blive Tale om, efter at Telegrammet var besørget, var altsaa saa vel Kutteren selv som dens Motorjolle forsikret.

Nogen yderligere Kommentar maa vistnok siges at være unødvendig.

I Gaar forlod Professor Carl G. F. Schwartz Kjøbenhavns Navigationsskole efter sin 60-aarige Lærergerning.

Skolens Lærere og Elever havde i Dagens Anledning dekoreret Skolelokalerne med Flag og Grønt og

\*) Udhævet af os.

afhentede tidligt paa Formiddagen Professoren i hans Hjem til en lille Festslighed. Ved 10 Tiden overrakte Repræsentanter for Foreningen til Søfartens Fremme Jubilaren en nydeligt udstyret Adresse, og en halv Times Tid senere indfandt en Deputation af gamle Elever fra Navigatørforeningen sig for med kgl. Translatør Balthazar Petersen som Ordfører at overbringe en Hilsen og Lykønskning. Paa Skolens Læreres Vegne udtalte Navigationslærer Funder sin Tak for de svundne Aar og de Goder, som Hr. Schwartz Livsgerning havde bragt den danske Sømandsstand. Paa de nuværende Elevers Vegne talte bl. a. Styrmandselev Haslund.

Som vi erfarer har en Kreds af Hr. Schwartz gamle Elever sluttet sig sammen for at tilvejebringe et Billede af ham, som agtes skænket til Kjøbenhavns Navigations-skole. Vi skal, næst at yde denne Tanke vor fulde Tilslutning, benytte Lejligheden til at meddele, at vi med Glæde vil modtage Bidrag til denne Sag.

The Baltic and White Sea Conference har udsendt et d. 31. f. M. dateret Cirkulære, der bekræfter vor Meddelelse i sidste Nummer om, at den næste Konference aabnes d. 16. ds. her i Byen. Cirkulæret oplyser fremdeles, at Foreningen har en stadig stigende Tilslutning, idet der i sidste Maaned er indmeldt c. 150,000 Tons, saaledes at den samlede indtegnede Tonnage nu beløber sig til c. 1,300,000 Tons. Cirkulæret opfordrer indtrængende de Redere, der endnu ikke har indmeldt sig, til at gøre dette, og fremhæver, at Formålet er ikke alene at holde Fragterne oppe, men ogsaa at reformere Certepartier og afskaffe Misbrug. Paa det forestaaende Møde vil Lovene blive drøftet, og andre vigtige Sager behandlet, saaledes Indførelse af et ensartet Kulcerteparti for Østkyst England.

Dampskibet „Venezias“ Stranding. Marine-ministeriet har i „Statstidende“ offentliggjort følgende Skrivelse af 28. Oktober til Lods M. N. Iversen i Esbjerg:

„Efter at man har gjort sig bekendt med den i Anledning af Dampskibet „Venezias“ Stranding paa Graadysbarren d. 9. September d. A. optagne Søforklaring og med de af Dem til Overlodsens indsendte Rapporter om Lodskutteren „Esbjergs“ Bestræbelser for at redde nævnte Dampskibs Besætning og efter derom nedlagt Forestilling, har Kongen tildelt hver Mand af Kutterens Besætning, nemlig: Lods M. N. Iversen, Lods J. A. Heide Sørensen, Lods R. P. Ungermann, Matros L. J. Lauridsen og Kok N. Nielsen Medaillen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære samme.

Ministeriet skal derhos udtale sin Anerkendelse af den Energi, det Mod og den Udholdenhed, som Kutterens Besætning ved nævnte Lejlighed har udvist, og særlig af den Omtanke og Ro, med hvilken De, som Kutterens Fører, ledede Redningsforsøgene. Som en yderligere Paaskønnelse af Deres Forhold ved den omhandlede Lejlighed skal Ministeriet bede Dem modtage det medfølgende Ur.“

J. C. Christensen.

A/S. Alfred Christensen & Co. er, i Følge „Børsen“, Navnet paa det ny Aktieselskab, som Alfred Christensens velkendte Kulforretning er blevet omdannet til. Kapitalen udgør 700,000 Kr., hvoraf de 400,000 i Preferenceaktier. Virksomheden fortsættes uforandret for Kulforretningens Skibe, men Selskabet agter nu ogsaa at erhverve 3 Dampere hovedsagelig for dermed at sejle sine Kul hjem.

I disse tre Skibe, hvis Anskaffelsessum er 1,150,000 Kr., ønskes optaget et 500,000 Kr. Partialobligationslaan.

Internationale Søvejsregler. „New York Tribune“ melder fra Washington d. 26. Oktober: Handelsministeriet har anmodet de amerikanske Skibsredere om at afgive en Udtalelse om Nødvendigheden af en Forandring af de internationale Regler for at undgaa Sammenstød til Søs. Denne Henvendelse er sket efter Forslag fra England. (R. B.)

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Indberetning fra det kgl. Konsulat paa Malta har Guvernøren dersteds d. 11. Oktober anordnet, at alle Skibe, der kommer fra fremmede Havne (sicilianske Havne undtagne), for at faa fri Praktika paa Malta, skal være forsynede med Sundhedspas, paategnet af den britiske Konsul paa Afgangsstedet, som en Garanti for, at Afgangshavnens sanitære Avtoriteter virkelig har udstedt vedkommende Pas, og at det, der er bemærket i Passet om Stedets Sundhedstilstand, er sandfærdigt.

Dersom Lovene paa Afgangsstedet tilsteder det, skal Sundhedspasset være udstedt af den britiske Konsul.

Udenrigsministeriet meddeler:

Postforsendelser til Søfolk. Konsulaterne har indberettet, at Søfolk — efter at Forpligtelsen for danske Skippere til i fremmed Havn at melde deres Ankomst paa Konsulatet er bortfaldet — ofte undlader at afhente de Breve, der i betydelige Mængder sendes til dem under Konsulaternes Adresse.

Udenrigsministeriet henstiller derfor til danske Skibsførere, at de ikke forlader en fremmed Havn, uden forinden at have ladet forespørge paa Konsulatet, om der er nogen Postforsendelse, og opgivet Konsulens Skibets næste Havn, for at Brevene kan blive eftersendt.

## Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Efter Indbydelse fra Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening samledes d. 27. Oktober i Kjøbenhavn Repræsentanter for disse Foreninger samt udenforstaaende Redere for at stifte en Forening, der under Navn af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk skal overtage den Risiko, der paahviler danske Redere i Henhold til Lov af 1. April d. A. om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed.

Til det konstituerende Møde, der afholdtes i Fællesrepræsentationens Lokaler, var mødt henimod en Snes Redere. Overretssagfører Axel Damm dirigerede Dampskibsrederi-Foreningens Formand, Grosserer Ad Carl gjorde kort Rede for Sagens Forhistorie, der under de Vanskeligheder, der havde været forbundet

med at finde det Grundlag, der kunde samle alle Landets Redere i én Forening, og sluttede med at forelægge Lovudkastet til Vedtagelse i den Skikkelse, som det nu havde efter de langvarige Udvalgsforhandlinger. Efter at Konsul Rechnitzer paa Sejlskibsrederi-Foreningens Vegne havde anbefalet det stillede Forslag og fremlagt den paa Foreningens Møde Dagen iforvejen vedtagne Resolution, motiverede Forretningsfører, Kapt. Clausen, Marstal, paa Ærø- og Langelands-Kredsens Vegne de af denne stillede Ændringsforslag, til Dels af principiel Natur. Under Henviisning til de forudgaaede Udvalgsforhandlinger og det nære Tidspunkt for Lovens Ikrafttræden pointerede Grosserer Carl, at Ændringernes Vedtagelse maatte foranledige, at Dampskibsrederi-Foreningen traadte tilbage fra den foreslaaede Ordning, og fremhævede, at Dampskibsrederne var ganske enige med Sejlskibsrederne om, at hver af Afdelingerne selvstændigt skulde varetage sine særlige Anliggender. Videre motiverede Direktør Kronman, D. F. D. S., at Ændringerne, bortset fra alt andet, i sig selv var praktisk uanvendelige, og sluttede sig ganske til Grosserer Carls Udtalelse om Forholdet mellem de to Afdelinger. Konsul C. P. Lund, Rønne, hævdede, at Ændringsforslagene var af meget tvivlsom Værdi, og at de i alt Fald ingenlunde fortjente at fremkalde noget Kabinetsspørgsmaal. Konsul Rechnitzer henstillede, støttet af Grosserer Carl, til Ærø og Langelands Kreds, at denne lod sig nøje med, at Forsikrings-Foreningens Bestyrelse tog de stillede Ændringsforslag under Overvejelse, for, om den maatte finde det ønskeligt, at kunne stille dertil svarende Forslag ved en kommende Revision af Lovene.

Navigationsskolebestyrer Hansen, Marstal, vilde vel erkende, at der ved Dannelsen af den fælles Forening var bragt et Offer fra Dampskibsrederens Side, og det gjaldt om for Sejlskibsrederne at bidrage til, at dette Offer blev saa lille som muligt, men netop herpaa tog de foreslaaede Ændringer bl. a. Sigte. Forøvrigt mente han, at hvis hele Sagen paa det nærværende Tidspunkt stod paa bar Bund, vilde Sejlskibsrederne utvivlsomt foretrække at staa alene. Fra denne sidste Udtalelse blev der taget meget bestemt Afstand saa vel af Mægler H. A. Hansen, Thurø, som af Konsul Rechnitzer, idet det udtrykkelig blev fremhævet, at man i sin Tid, da der indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening blev nedsat et Udvalg til at behandle Spørgsmaalet om en gensidig Forsikringsforening, netop havde paalagt dette at søge Forhandling og Samarbejde med Dampskibsrederne om Oprettelsen af en saadan Forening.

Efter nogen yderligere Forhandling henlede Dirigenten, Overretssagfører Axel Damm, Opmærksomheden paa, at Lovene var bleven tilvejebragt ved et nøje Samarbejde mellem de nedsatte Udvalg, Arbejderforsikringsraadet og Indenrigsministeriet. Det var lykkes at opnaa disse Myndigheders Sanktion paa alle Punkter, og der kunde i al Fald paa det nærværende Tidspunkt, da man trods alle Vanskeligheder havde opnaaet denne Sanktion, ikke være Tale om at kuldaste eller blot ændre det fastsatte Grundlag.

De Delegerede fra Ærø- og Langelands-Kredsen tog derefter de stillede Ændringsforslag tilbage og sluttede sig til den af Konsul Rechnitzer fremsatte Tanke, at disse skulde underkastes en fornyet Behandling indenfor Bestyrelsen, hvorefter det forelagte Lovudkast enstemmigt blev vedtaget.

Ved det derefter foretagne Bestyrelsesvalg valgtes af Dampskibsafdelingen Skibsreder D. Torm og Konsul Strøbyberg, Aalborg, og af Sejlskibsafdelingen Mægler R. W. Rasmussen, Thurø, og Skibsreder I. Christensen, Aarhus. Samtidig meddelte Dirigenten, at Dansk Dampskibsrederi-Forening havde valgt Konsul Johan Hansen og Direktør Kronman af København og Dansk Sejlskibsrederi-Forening Skibsreder P. N. Winther, Fanø, og Skibsreder Olaf Petersen, Marstal.

Til Revisorer valgtes af Dampskibsafdelingen Grosserer I. L. Schouboe, København, og af Sejlskibsafdelingen Mægler H. A. Grube, Marstal.

Sluttelig vedtog Forsamlingen uden yderligere Diskussion med Enstemmighed det forelagte Lovforslag for en Sygeforsikringsafdeling under Foreningen under samme Bestyrelse.

Bestyrelsen konstituerede sig paa et i Mandags afholdt Møde og valgte Direktør Aage Bramsen til Formand, Konsul Johan Hansen til Næstformand. I samme Møde valgte Bestyrelsen Sekretær i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart L. Drechsel til Foreningens Direktør.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

### Ulykkesforsikrings-Foreningens Oprettelse.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening havde til i Torsdags indbudt samtlige Sejlskibsrederne, der falder ind under Loven om Søfolks Ulykkesforsikring, til et Møde i Odense, dels for at forhandle om de af et Udvalg udarbejdede Love for den nu oprettede Ulykkesforsikrings-Forening, dels for at udpege Medlemmer til dennes Bestyrelse. Mødet, der var stærkt besøgt, overvejende af Medlemmer fra Foreningens Kredsafdeling for Ærø og Langeland, aabnedes af Formanden, Konsul Rechnitzer, hvorefter Foreningens Sekretær, Redaktør Drechsel, gav en Oversigt over Udvalgets Arbejde og fremlagde en fra Indenrigsministeriet modtaget Skrivelse, hvorefter de udarbejdede Love vil kunne faa Ministeriets Anerkendelse; han afgav sluttelig den Erklæring, at Vedtagelsen af nogle fra Kredsafdelingen for Ærø og Langeland modtagne Ændringsforslag vilde medføre Udvalgets Tilbagetræden, væsentlig henset til, at de først er fremkomne Dagen før den konstituerende Generalforsamling.

Der førtes nu en meget laug Forhandling, under hvilken Skibsreder N. J. Ohlsen, Forretningsfører Clausen, Navigationsskolebestyrer Fr. Hansen, Navigationsskolelærer H. J. Christensen og Skibsmægler H. A. Grube, alle af Marstal, samt Skibsreder J. C. Jensen af Ærøskjøbing anbefalede Vedtagelsen af de stillede Ændringsforslag, medens denne fraaadedes af Formanden, Konsul Rechnitzer, Redaktør Drechsel, Havnefoged Møller, Svendborg, og Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø. Forhandlingen sluttede med Vedtagelsen af en Resolution, der gik ud paa at opfordre Udvalget til at fremlægge det af det udarbejdede Lovudkast for den konstituerende Generalforsamling tilligemed de af Kredsafdelingen for Ærø og Langeland stillede Ændringsforslag med Henstilling om at indføre disse sidste i Lovudkastet. Om selve Ændringsforslagene foretoges ikke Afstemning. Formanden, Konsul Rechnitzer, erklærede paa Udvalgets Vegne at kunne modtage denne Resolution.

Der udpegedes derefter de fire Medlemmer til Ulykkesforsikrings-Foreningens Bestyrelse, der Dagen efter af den konstituerende Generalforsamling valgtes som Repræsentanter for Sejlskibsrederierne.

Mødet sluttede med et af Havnefoged Møller udbragt, med stærke Hurraraab besvaret Leve for Formanden.



## Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Luftrykket over Nordatlantehavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Optræden af Omraader med lavt Tryk, der med samt de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatoreale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Belligenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatoreale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruiter, der fører over Linjen. — Omraader med over 5 pCt. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatoreale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig 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. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCt.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjælden i November.

Taagehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCt. Taage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjælden i November paa de Bredegrader, hvor Trafiken i Almindelighed foregaar.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der var indløbet indtil d. 19. Oktober, at der endnu stadig ses Isbjærge udenfor og i Belle Isle Strædet, saa at man her maa regne med Faren for Is lige indtil Skibsfartens Slutning. Ogsaa paa New Foundlands Bankerne er der endnu i Oktober set Isbjærge i Nærheden af de forenede Damperruter.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaende Labradorstrøm ved Øst-randen af Bankerne at tage af.

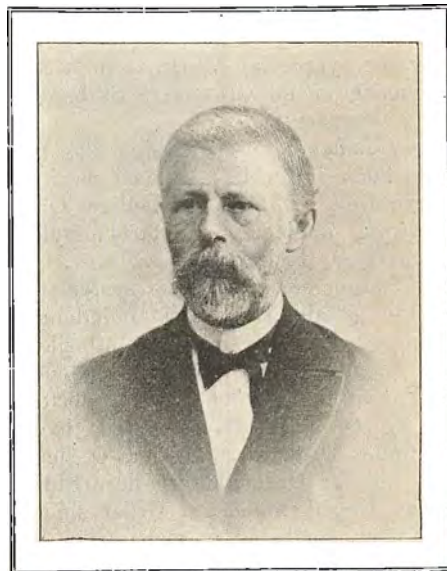
Nordækvatorrealstrømmen tager derimod betydeligt til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Brd. til 6°—7° N. Brd. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for Sydgaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Luftryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Middelhavet. I November tiltager den gennemsnitlige Vindstyrke ogsaa her i væsentlig Grad, navnlig i det nordvestlige Hjørne, Lion Bugten, maa man regne med hyppige og stormende Vinde fra Retninger mellem NV. og N. I det Thyrrenske Hav og Farvandene mellem Sicilien og Grækenland er Vindretningerne meget foranderlige. Jo længere man kommer mod Øst henimod Port Said, desto mere afgjort holder Vinden sig dog i den nordvestlige Kvadrant; udfor Nilmundingen er Nordenvinde de overvejende.

Blandt Strømmene er navnlig den østgaaende Strøm langs den afrikanske Kyst af Betydning, dog fortrænges den i Farvandet mellem Malta og Port Said ofte af Forsætninger mod Vest. I det ægæiske Hav hersker Dardaneller Strømmen, der sætter Syd paa gennem Doro Kanalen (Evbøa-Andros).

## J. Kerstens.



I Gaar fejrede Skolebestyrer J. Kerstens ved Aalborg Navigationsskole sit 40 Aars Jubilæum som Navigationslærer.

Den 1. November 1865 oprettede Kerstens Navigationsskolen paa Bogø sammen med den bekendte Folketingsmand Chr. Berg. De begyndte med kun 3 Elever, men inden Foraaret var Elevantallet allerede steget til 26. Kerstens tog selv Stymandseksamen efter at have sejlet den lovbevalde Tid.

I 1872 søgte og fik Kerstens et Lærerkald paa Fejø og fik samtidig Tilladelse til at udøve Navigations-skolevirksomhed, men allerede efter to Aars Forløb tilbød der sig saa gode Betingelser ved Aalborg Navigationsskole, at Kerstens søgte dertil, og her har han altsaa nu arbejdet siden 1874.

I 1899 modtog Kerstens Ridderkorset. Han har stedse kunnet glæde sig ved sin Livlighed og sit gode Humør, der har ladet ham i høj Grad upaavirket af de svundne Aar.

## Literatur.

H. Wolfhagen: Marine-Ordbog. Jacob Lunds Forlag. Kjøbenhavn 1905, 664 Sider.

Anmeldt af Kaptajn i Flaaden Chr. Jul. Hansen.

Det er en særdeles interessant Bog, som her har set Lyset, men inden jeg gaar over til en nærmere Beskrivelse af Bogen, skal jeg gøre Rede for nogle Data ved dens Tilblivelse.

I Aaret 1897 nedsatte Søløjtnant-Selskabet en Kommission for at undersøge, hvorledes en fuldstændig maritim Ordbog i de tre Hovedsprog kunde tilvejebringes, og hvad det vilde koste. Kommissionen kom til det Resultat, at Omkostningerne blev saa store, at Selskabet ikke kunde paatage sig denne Sag.

Da Kaptajn Wolfhagen imidlertid mente, at en mindre maritim Ordbog var bedre end slet ingen, tog han Ideen op og samlede de vigtigste Ord og Sætninger, som vedrører saa godt som alle maritime Forhold.

For at undgaa fejle maritime Udtryk, som ofte forekommer i Leksika, og som overføres fra den ene Ordbog til den anden, benyttede han ikke disse Bøger, men arbejdede sammen med udenlandske Søofficerer og med Fagmænd paa forskellige Omraader. Som Grundlag benyttedes N. W. Thomas „Naval Wordbook“ og de internationale Signalbøger.

I 7 Aar stod Arbejdet paa, og Resultatet foreligger nu i et ganske ypperligt Værk, som i vor Tid maa synes uundværligt i ethvert større Skib, som farer ud over Landets Grænser.

Ordbogen omhandler saa at sige alt, hvad der paa nogen Maade staar i Forbindelse med maritime Sager.

De større Dele af Bogen er helliget Orlogsmarinens specielle Udtryk, almindelige Søfartsudtryk, samt Ord fra Handelsmarinen, Fiskerivæsen o. s. v.

Ord og Sætninger er ordnede systematisk i Afsnit, og altsaa ikke alfabetisk som i almindelige Ordbøger; skal man derfor søge Oplysning paa et enkelt Omraade, finder man de nødvendige Udtryk samlede paa nogle faa Sider. For at finde Ordene, er der derfor udarbejdet et Register og en Indholdsfortegnelse, hvor hvert Ord kan søges; findes Ordet flere Steder, er der i Indholdsfortegnelsen ud for Ordet anført flere Sider, men den Side, hvorpaa Hovedomtalen af Ordet findes, er trykt med skraa Typer, saaledes at man straks er klar over, hvor man fortrinnsvis skal slaa op i Bogen for at finde vedkommende Ord.

Af Afsnit, som en Koffardiofficer eller Mænd, hvis Virksomhed falder Koffardimarinens nær, har særlig Interesse for, skal jeg nævne følgende: Skibstyper; Skibskonstruktion og Skibsregnskaber; forskellige Rum om Bord; almindelige maritime Udtryk; Maskiner og Kedler; Takkelads, herunder Spledsning, Ankre og Fortøjgrejer; Sejlads og Styling; Navigation og Observation; Fyr- og Vagervæsen; Søkortsudtryk; Told- og Lodsvæsen; Rederi og Befragtning; Havarier; Sølove o. s. v.

Under alle disse forskellige Afsnit finder man saa at sige alle almindelig forekommende Ord; under Takkelads er saaledes fastslaaet Benævnelse paa den fjerde Mast i Nutidens store Skibe, hvor Masterne, i Overensstemmelse med de tre Hovedsprog, nu paa Dansk kan benævnes Fokkemast, Stormast, Midtemast og Mesanmast; deraf følger atter de afledede Benævnelser paa Midteraa, Midtestang etc. Det samme kan ogsaa anføres om Benævnelsen paa de forskellige Dæk i store Dampere.

For den Skibsfører eller Styrmand, som farer paa Udlandet, vil denne Bog blive en uundværlig Haandbog, som han i mange Tilfælde kan faa stor Nytte af. Overfor Retssager i fremmed Land vil han ikke staa helt hjælpeløs, da Ordbogen kan oplyse ham om Ord, hvis Betydning han ellers ikke kan ane. Det samme kan siges om Havaritilfælde, hvor en god Forklaring med Valget af passende Ord er af overvejende Betydning.

Bogen kan endvidere vejlede Skibsføreren overfor fremmed Havnepoliti, overfor Lodser og Toldembedsmænd eller ved Studering af Farvandsbeskrivelser og Søkort, hvor Ordbogen f. Eks. giver en fuldstændig Oplysning om hvad Spirtønder, Spidstønder, Lystønder o. s. v. hedder paa de forskellige Sprog.

Ordbogen ender med de internationale Søvejsregler trykt i de fire Sprog, en praktisk Foranstaltning, som mange Søfarende maaske ofte har følt Savnet af ikke at have haft ved Haanden til sammenlignende Brug under Søretsforhør eller i lignende Tilfælde.

Hvorvidt Forfatteren har forstaaet at faa alt med indenfor den en Gang fastslaaede Ramme, er meget vanskelig at afgøre, men alt tyder paa, at Forfatteren har løst sin Opgave og i passende Grad taget Hensyn til de forskellige Afsnits Betydning, hvor de økonomiske Grunde har indskrænket Bogens Omfang.

Bogen laa med Undtagelse af Registret færdig trykt og klar til Udgivelse i Foraaret 1904. Registret blev paa Grund af Forfatterens Sygdom først trykt nu i Sommer. De 7 Aars Arbejde har bragt Forfatteren megen Ære, og har bragt den maritime Verden et c. 600 Sider stort Værk, som uvægerlig vil finde sin rette Plads i ethvert større Skib, paa Rederikontorer eller paa Navigations-skoler. Det burde desuden ejes af enhver Officer saa vel i Orlogs- som i Handelsmarinen, og den meget billige Pris af 4 Kr. for 1ste Del vil sikkert ogsaa bidrage til at give Værket den store Udbredelse, som det i saa høj Grad fortjener.

Bogens 2den Del er udelukkende orlogsmaritim og omhandler internationalt Samkvem, Skrivelser til fremmede Myndigheder, Udskrift paa Konvoluter, Svar paa Breve og Indbydelser etc. Naturligvis kan en saadan Form for international Brevveksling ogsaa have Interesse for nogle Dampskibsførere.

Forfatteren har i Forordet rettet en Tak til sine Medarbejdere, særlig til Admiral Scheller og Kand. Chr. Ottesen.

Idet jeg slutter Omtalen af denne første danske Marine-Ordbog, der omfatter alle maritime Emner, vil jeg sammen med min bedste anbefaling give den Ønsket med paa Vej om en til det omhyggelige Arbejde svarende stor Udbredelse i vor ganske maritime Verden.

Med Deutsche Seewartes Maanedskort over Nordatlantehavet for November følger en Fortegnelse over Mærker til Deviationsbestemmelse paa den tyske, hollandske, belgiske, franske og engelske Kyst til Brug for Skibe, der paa deres Rejser befinder sig mellem Elben og Ouessant eller Bishop Rock.

Det er Hensigten med denne Fortegnelse, som naturligvis ikke gør Fordring paa at være udtømmende, at lette de Søfarende Adgangen til Deviationsbestemmelse ved terrestriske Pejlinger, idet man med nogen Grund gaar ud fra, at der ofte kan gaa en Lejlighed til saadan Deviationsbestemmelse tabt for den Vagthavende paa Broen, der paa Grund af sine mange Tjenesteplichter ikke til Stadighed kan have Specialkort for Øje.

Retningerne af de anførte Mærker er angivet retvisende i Grader fra 0° til 360° (N. ad Ø.) og misvisende (Misvisning for 1906) paa nærmeste 1/8 Streg. Hvor Pejlingerne kan forskyde sig 1° eller lidt mere, som det kan være Tilfældet ved flydende Sømærker paa Grund af Vind eller Strøm, er de retvisende Pejlinger givet i Grader, men med skraatstillede Typer — strængt taget gælder egentlig i disse Tilfælde kun de misvisende Pejlinger. For alle de andre Pejlingers Vedkommende er Unøjagtigheden, saa vidt man har kunnet sikre sig det efter Specialkort, holdt under 1°, dog maa det erindres, at der gennem hele Fortegnelsen kun er arbejdet med fuld Grad, fordi det ved den praktiske Navigering mindre kommer an paa stor Nøjagtighed end derpaa, at Deviationen bliver bestemt saa ofte som muligt.

Vi kan kun anbefale Skibsførere at skaffe sig denne Fortegnelse. Den vil sikkert ved mange Lejligheder vise sig at være til betydelig Lettelse og Nytte, og at den er udgaaet fra Deutsche Seewarte, turde være en sikker Garanti mod, at den indeholder Fejl.

## Overrettsdom.

Landsover- samt Hof- og Stadsretten i Kjøbenhavn.

For Rømning med Hyre var Tiltale rejst mod en Skibskok under en fra Svendborg Købstads Sørret indanket Sag, hvis Omstændigheder var følgende:

Den 21. Marts 1902 blev Tiltalte i Odense forbyret som Kok paa Skonnerten „Salvador“ af Marstal paa ubestemt Tid, indtil Skibet, der var bestemt til England, kom tilbage til Danmark. Af den aftalte Hyre, der udgjorde 30 Kr. maanedlig, fik han af Skibets Fører, A. A. Fabricius, ved Forhyringen udbetalt 1 Maanedes Forskud med 30 Kr., hvilket Beløb han inden Skibets Afrejse fra Odense forbrugte til Dækning af der stiftet Gæld. Den 30. Marts 1902, medens Skibet laa paa Tynen ved North Shields, rømte Tiltalte fra Skibet. Han havde da kun fortjent 11 Kr. af det ham udbetalte Hyreforskud og skyldte saaledes Rederiet 19 Kr. Om Grunden til Rømningen har Tiltalte forklaret, at Styrmanden paa Skibet var paa Nakken af ham og mishandlede ham, og han har i saa Henseende nærmere forklaret, at Styrmanden en Dag, da han umiddelbart efter Tiltalte gik ned ad Vantet, sparkede ham i Hovedet, hvorved der dog ikke tilføjedes ham noget Men, samt at Styrmanden Aftenen før den Dag, da Tiltaltes Rømning fra Skibet fandt Sted, efter et Skænderi med ham slog ham i Hovedet med en Ildrager af Jærn, hvorved Tiltalte fik en Bule i Panden. Tiltalte har i Følge sin Forklaring ikke søgt Beskyttelse mod Styrmanden hos Skibets Fører, da denne, efter hvad Tiltalte skønnede, ikke vilde kunne forhindre Styrmanden i at forulempe Tiltalte, der hørte til Styrmandens Vagt. Endvidere har Tiltalte forklaret, at han ved Rømningen fra Skibet kun medtog sit Landgangstøj, som han da var iført, og paa Skibet efterlod forskellige ham tilhørende Effekter af en Værdi til i det mindste samme Beløb som hans ovennævnte Gæld til Rederiet, idet han efter sin Forklaring har efterladt et ældre vatteret Tæppe af Værdi c. 3 Kr., et nyt uldent Tæppe, en Madras og en Hovedpude, hvilke tre Genstande han lige før sin Afrejse med Skibet fra Odense havde købt for ialt 9 à 10 Kr., en Forskærerkniv af Værdi c. 2 Kr., en Kødgaffel af Værdi c. 1 Kr., samt nogle Klædningsstykker af Værdi c. 8 Kr.

Ved en af Overretten foranlediget Reassumption af Undersøgelsen for at tilvejebringe Oplysning om Rigtigheden af Tiltaltes Forklaring angaaende Styrmandens Adfærd overfor ham og angaaende de af ham paa Skibet efterladede Effekter, er der ikke fremkommet Oplysninger, der bekræfter, hvad Tiltalte i saa Henseende har forklaret, men paa den anden Side heller ikke Oplysninger, der giver tilstrækkelig Føje til at forkaste Tiltaltes Forklaring, hvorfor denne i det hele bliver at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse.

Idet det herefter findes betænkeligt at statuere, at Tiltalte har haft til Hensigt at besvige Rederiet, maa det af ham udviste Forhold henføres under Sølovens § 298, 1. Punktum, og da Skibsføreren har afgivet den Erklæring, at han ikke ønsker Tiltalte straffet, vil Tiltalte være at frifinde for Aktors Tiltale, hvorhos Aktionens Omkostninger, derunder de ved Sørretsdommen bestemte Salærer til Aktor og Defensor for Sørretten, vil være at udrede af det Offentlige. I Overensstemmelse

hermed vil Sørretsdommen, ved hvilken Tiltalte er anset efter Sølovens § 299, jfr. Strfls. § 251, med Fængsel paa Vand og Brød i 5 Dage samt er tilpligtet at udrede Aktionens Omkostninger, være at forandre. I Salær til Aktor og Defensor for Overretten vil der af det Offentlige være at udrede 20 Kr. til hver.

## Fragtmarkedet.

De fleste af de hjemgaaende Befragtninger, som har fundet Sted i den forløbne Uge, har været fra Nordamerika, fra hvilken Kant der har været sluttet mere, end der er set i flere Aar, og endskønt der alt ialt allerede nu er placeret en meget betydelig Mængde Tonnage for Lastning fra nu af og lige op til Maj Maaned. er Begæret dog fremdeles ganske godt. Desværre bidrager de fortvivlede Forhold i Rusland imidlertid til at trykke Raterne lidt, idet nemlig mange Dampere, som ellers vilde være bleven holdt i Sortehavsfarten, nu dirigeres til Amerika. Indtil nu kan det dog ikke siges, at Fragterne fra Nordamerika er i Tilbagegang, om end Toppen foreløbig synes at have været berørt, men havde Rusland kunnet tage kraftigt fra, vilde de amerikanske Rater uden Tvivl have været højere, end de i Øjeblikket er. Maaske vil La Plata Markedet kunne virke lidt strammende paa Nordamerika, thi der begynder at komme mere Begær efter Tonnage fra førstnævnte Retning, og hvis dette udvikler sig, vil den Konkurrence komme, som tiltrænges for at kunne tvinge Fragterne i Vejret. Rederne kan vistnok ganske roligt se de kommende Maaneder i Møde, og at de ogsaa nærer godt Haab, ses deraf, at de gennemgaaende holder deres Tonnage tilbage og ikke reagerer paa Befragternes i de fleste Tilfælde ikke overdrevent fristende Noteringer for Lastning frem i Tiden. De ovenfor omtalte kritiske Tilstande i Rusland berører selvfølgelig ogsaa Østersøpladserne, idet ny Tilførsler pr. Bane ikke ankommer paa Grund af Strejken, medens Tilførslerne ad Vandvejene fremdeles gaar for sig som ellers. Det er saaledes kun meget smaat med Korn og Hør til Riga, Libau og Reval, hvorimod St. Petersborg ikks afficeres i nogen nævneværdig Grad, men Navigationen paa denne Havn er jo snart forbi for i Aar. Mærkelig nok har der indtil nu ingen Arbejdsnedlæggelser været paa Skibene i de russiske Østersøhavne denne Gang, men man kan aldrig vide, naar Strejke bryder ud blandt Havnearbejderne ogsaa. Følgen af disse usikre Forhold er, at Kulfragterne til Rusland stadig er høje (fra Østkysten betales 5/6 à 6/6 til Libau, 6/ Windau, 5/6 à 5/9 Riga eller Reval), hvorimod de til andre Pladser i Østersøen og Danmark nærmest ligger svagere end for en Uge siden.

Det østlige Marked tager kun forholdsvis faa Baade til Evropa og Amerika, hvorimod der i lokal Fart, navnlig med Kul, har været sluttet ikke saa lidt fra Calcutta og Japan. For Majs til Singapore er Raten 1,60 Dollars. For Jute fra Calcutta faas ikke over 17/6 til udsøgt Havn. Bombay er stille paa Basis af 12/, men Kurrachee har sluttet lidt til 13/6 à 13/9 pr. Novbr./Decbr. For Palmekærner fra Madras Kysten betales 21/3 pr. Januar til Marseille.

Sortehavet etc. ligger for de russiske Pladser Vedkommende overordentlig flovt, ja en hel Del Dampere, som oprindeligt var sluttet fra Odessa etc. (maaske til gode Rater) har maattet annullere Certepartierne paa Grund af „force majeure“. Lidt sluttet der dog stadig, nemlig fra de smaa Pladser, som for mindre Baade betaler 11/ à 11/6 N. C. for prompt. For Oljekager fra Novorossisk betales 12/6 til én, 12/9 to Havne pr. Decem-ber. Korn fra Azoff sluttet der kun lidt af til

12/6 à 12/9 „any“. Donauen er ogsaa stille; sidst betalte Rater er 12/3 „any“, 12/9 Hamburg, prompt, og fra Sulina eller Kustendje betinges næppe over 9/6 à 9/9 for større Baade til udsøgt Havn.

Middelhavet har været ret aktivt, og mange Baade opnaaede ganske pæne Fragter. Der sluttedes mest Erts og betaltes bl. a. herfor 7/6 Porman/Middlesbro, 7/9 Villaricos/Maryport, 7/ Garrucha/Tyne Dock, 8/3 Seriphos/Glasgow, 7/6 Huelva/Rotterdam, Antwerpen eller Dunkerque, alt med „free despatch“, sidstnævnte endvidere med „fri Tørn“ og 600/600 daglig Lastning og Losning. For Byg fra Benghazi til U. K. betaltes 11/ og for Salt fra Torreveja til Buenos Ayres og Montevideo 12/6. For Esparto noteres 14/ Bona/Boness, 15/ Aguilas/Preston eller Fleetwood. Fra Bilbao er der et godt Begær efter Tonnage til Erts, og der betaltes 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 5/ à 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Newport, 5/9 à 6/ Middlesbro, 6/ à 6/3 Grangemouth.

Nordamerika har fragtet meget livligt, navnlig for Korn, og der blev fra nordlig Havn betalt 1/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for Havre, 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2/5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> for tungt Korn til udsøgt Havn hovedsagelig pr. Decbr./Februar, endvidere 2/6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Danmark pr. Februar, 2/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> direkte fra Baltimore pr. Maj. Bomuldspladserne tager ikke saa megen Tonnage, men Fragterne holder sig godt, og der betaltes bl. a. 30/ fra Wilmington til U. K. eller Kontinentet pr. primo November, medens Savannah sluttede til 28/9 Liverpool eller Bremen pr. Januar/Februar. Højere Rater (25/ à 26/) betaltes for Stykgods fra New York til La Plata for prompt, medens senere Baade har accepteret 21/6. Petroleumsfragter til Østen nærmest uforandrede paa Basis af 22/23 Cents til Shanghai Trælaster fra Kanada er knappe, men Raterne høje; 53/9 betaltes fra Miramichi til Englands Vestkyst, 47/6 noteres Quebec/Hamburg eller Glasgow, prompt. Fra Golfen er Trælast-fragterne ogsaa faste, og der er f. Eks. sluttet til 86/3 à 87/6 til en hollandsk og god britisk Havn, 102/6 Ship Island/Rosario. Paa Netto Charter fandt der en Mængde Befragtninger Sted, og pr. Decbr./Januar/Februar betaltes 12/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 12/3 til U. K. eller Kontinentet, ja endog op til 12/6 med Option af Danmark 13/6 og 14/ til henholdsvis en og to Havne. Til U. K. eller Kontinentet kan 12/3 gentages.

La Plata Markedet er stille, men Tonen er bedre end for kort Tid siden, idet der er mere Begær efter Tonnage. For prompt Lastning betales 12/6 fra Buenos Ayres, 14/ fra Bahia Blanca og 15/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Pr. Januar/Februar kan faas 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen.

Østersømarkedet har ikke meget tillokkende ved sig. Fra de russiske Pladser er der under de nuværende Forhold yderst lidt at gøre, og man kan ikke fortænke Rederne i, at de holder sig fra Rusland, indtil der igen indtræder ordnede Tilstande. Fra Kronstadt noteres 30/ D/B. 1/4 Boards, 31/6 til London, fra Libau 11/ à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d. Havrebasis til London eller Rotterdam, men sidstnævnte Notering er nærmest nominel. Riga har meget lidt at byde paa, og for Trælast er det umuligt at gennemføre Konferencen Raterne. Ogsaa fra Botten kniber det til Tider dermed, særlig til de kontinentale Pladser, endskønt Ladninger synes at være ret rigelige. Til U. K. er der ogsaa en Del Laster endnu, og hertil er Raterne gennemgaaende bedre, selv om det tages i Betragtning, at der kun maa sejles med 3 Fods Dækslast. Der findes nogle Træmasse Laster fra Finland og Sverrig, men Raterne er ikke særlig tillokkende. Fra de tyske Pladser bydes der ikke stort andet end Træ til ret tarvelige Rater. Fra Königsberg noteres f. Eks. kun 7/ for Sleepers til Plymouth.

Kulfragterne er gode i de fleste Retninger, og der har været fragtet livligt i den forløbne Uge. Fra Østkysten kan der i Øjeblikket faas 4/9 à 5/3 til første Klases dansk Havn, 5/3 à 6/3 for mindre Baade til Smaahavnene, 5/ à 5/3 til Swinemünde eller Neufahr-

wasser, 5/3 à 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kiel eller Wismar, 5/ Malmø eller Stockholm, medens der til Rusland betales som i Indledningen anført. Ad Middelhavet til er der betalt 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/ Carthage eller Malaga, 6/3 Palermo, 6/ Aleksandria. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff skal vi nævne 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/ Lissabon, 6/9 Barcelona, 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/3 Genua, Frcs. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Algier, 5/3 Port Said, 10/9 Colombo, 6/ à 6/3 Las Palmas, 6/9 Dakar, 10/9 à 11/ La Plata for prompt, 8/6 for December Lastning.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Hvad angaar de russiske Havne, da kan der med de nuværende Uroligheder dér ikke være Tale om nogen Befragtning af Betydning derfra, og en Forandring til det bedre i disse Forhold ligger ret fjærnt; desværre influerer det ogsaa til Dels paa det tyske Fragtmarked, saaledes i Königsberg, hvor det ikke alene er meget flovere, men derliggende Skibe har endog Vanskelighed med at faa Fragt derfra; til 14 Mark skal der allerede være sluttet og maaske lavere.

ab Danzig synes Behovet at blive dækket angaaende Oljekager, om end de hidtidige Rater endnu vil være at opnaa.

ab Stolpmünde og Colberg er i de senere Dage bleven udbudt nogle Ladninger Rug til Danmark, Sydsverrig 4 Mark, men nogen Fart i Fragterne fra disse Pladser spores ikke.

ab Stettin har det været rigtig godt i den sidste Tid; der er bl. a. sluttet Oljekager til Stockholm til 8 Mark, og der noteres 55 à 60 Pf. for Mel til Danmark og 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Ler til Sølvborg; endnu i Lørdags var der faa fragtledige Skibe.

ab Stralsund, Greifswald er sluttet for Korn til 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 4 Mark til Danmark, Sundhavn.

ab Hamburg lyder atter daarlige Beretninger; der er sluttet til 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for Korn til danske Pladser.

ab Kjøbenhavn. Som nævnt i forrige Beretning, kom der i forrige Uge en Mængde Smaaskibe til Kjøbenhavn; flere af dem maatte atter gaa ledig derfra, men der blev alligevel ikke sluttet saa faa Skibe bl. a. Byg til Flensborg 3 Mark, Rug til Aarhus 12 Øre, Horsens, Aalborg 13 Øre, Maltspirer (meget let) til Saxkjøbing 20 Øre. For denne Uge ser det lidt flovt ud, men der er heller ikke overdrevent mange Skibe.

ab Sydsverrig noteres Granit til Stettin, Wismar, Greifswald 5 Mark, samt Gadesten til Stettin 4 Mark, Kappeln 5 Mark pr. Ton.

ab Bottenhavet noteres bl. a. Sundsvall/Lübeck 24 à 25 Mark, Hallsta/Wismar 22 à 24 Mark, Brahestad/West Hartlepool Splitved 28/ à 30/. Medway Stav 35/.

ab Laurvig noteres Bloksten til Stettin 6/ à 7/, til Aberdeen 7/ à 7/6 samt Props til Leithfjord vedvarende 16/.

## Generalforsamlinger.

### Det forenede Dampskibsselskab

afholdt den 24. Oktober ekstraordinær Generalforsamling paa Børsen under Ledelse af Højesteretssagfører Shaw.

Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu:

Bestyrelsen foreslaar at foretage nogle Forandringer i Lovens §§ 8, 16, 26, 27.

Hvad Forandringerne i §§ 8 og 16 angaar, saa er det kun Redaktionsforandringer. I § 8 foreslaas det saaledes at forandre Ordet Direktør til Direktion, en Forandring, som Selskabets Udvikling har medført, og som alt længst burde have været foretaget.

I § 16 foreslaas det at slaa Underafdelingerne c og g sammen. Det har nemlig ved tidligere Generalforsamlinger

vist sig hensigtsmæssigt, at Indstilling om Decharge for Regnskabet skulde finde Sted straks efter at Beretningen om det forløbne Aars Drift var fremlagt, og ikke først efter at en Del andre Sager var behandlet.

Hvad Forandringerne i §§ 26 og 27 angaar, saa er de saa nøje knyttede sammen, at de sikkert bør behandles under et.

Forslaget til disse Forandringer er bragt frem, fordi Bestyrelsen er kommen til den Overbevisning, at en Forandring den Form, i hvilken Regnskabsaflæggelsen finder Sted, bør foretages.

Grunden [hertil er, at man ved en omhyggelig Værd-sættelse af Selskabets Skibe og ved en nøjagtig Revision af Selskabets Aktiver og Passiver, foretaget af Sagkyndige inden for Selskabets Bestyrelse og Direktion, er kommen til den Overbevisning, at en Del af Skibene staar bogført for en for høj Værdi, og at en Del Beløb, som er anvendt til Erhvervelse og Indarbejdelse af Ruter, og som nu er opført under: „Diverse Debitorer“, er af tvivlsom eller ubestemmelig Værdi.

Grunden til, at Skibene er komne til at staa bogført for en for høj Værdi, maa dels søges deri, at det daarlige Resultat af Driften i 1904 ikke efterlod noget til at afholde den aarlige Afskrivning af. (Denne Afskrivning vilde under almindelige Forhold have beløbet sig til noget over 1½ Million Kroner.)

Grunden maa endvidere søges i, at et stort Antal af Selskabets Skibe er komne til at staa for højt til Bogs, fordi det paa en Generalforsamling i 1894 blev vedtaget, at naar Skibene var nedskrevet til 25 pCt. af deres oprindelige Værdi, skulde der ikke finde yderligere Henlæggelser Sted, og derved er mange af de gamle Skibe kommen til at staa meget for højt til Bogs.

Yderligere maa Grunden søges i, at de 3 store Amerika-baade er for højt ansatte, som Følge af, at de blev bestilt under uheldige Forhold, og paa en for Skibsbygning ualmindelig dyr Tid.

Til at udligne den ved den stedfundne Vurdering fremkomne Difference, og det Beløb, som er medgaaet til Erhvervelse og Indarbejdelse af Ruter, er det foreslaaet at anvende Assurancefonden, efter at de uregulerede Havarier er afholdt; men da denne Fond ikke vil være tilstrækkelig hertil, er det foreslaaet at opføre det derefter endnu resterende Beløb paa en separat Konto, kaldet: „Konto for Rute-Etablering og ekstraordinær Afskrivning“.

Denne Konto skulde saa afvikles i en Del Aar, eftersom Overskudet af Driften maatte tillade det.

Det Beløb, som vil komme til at staa paa denne Konto, vil andrage c. 2½ Mill. Kr., men ganske nøje kan det endnu ikke angives, idet det vil afhænge af, hvorledes en Del endnu ikke afgjorte Havarier afvikles. Det Beløb af Assurancefonden, der vil kunne bruges til Afskrivning, vil beløbe sig til antagelig lidt over 2½ Mill. Kr., saa det vil ses, at det samlede Underskud har været noget over 5 Mill. Kr. Heraf falder c. 4 Mill. paa Afskrivninger paa Skibene, og noget over 1 Mill. paa Rute-Erhvervelse og Etablering.

For at kunne bruge Assurancefonden til denne Afskrivning, er det nødvendigt at assurere Selskabets Skibe fuldt ud, og dette har alt fundet Sted\*). Det er endvidere foreslaaet at forandre Formen for Regnskabsaflæggelsen derhen, at Skibene for Fremtiden opføres paa Aktiv-Siden i Regnskabet med det Beløb, hvori de staa Selskabet ved hvert Aars Slutning, efter at de for Aaret foretagne Afskrivninger er afholdt, og Fornylesfunds-Kontoen paa Passiv-Siden af Regnskabet vil derefter bortfalde. Dette vil simplificere Regnskabet, lette Oversigten og være i Overensstemmelse med sædvanlig Kutyme.

\*) I Forbindelse med denne Udtalelse skal vi anføre, at Selskabet, efter at denne Ordning er truffet, har ladet 65 af sine Dampere forsikre hos de københavnske Søforsikrings-selskaber: Det kgl. oktr. Søassurancekompagni, De private Assurandører, Den kbhv. Søassuranceforening og Fjerde Søforsikrings-selskab. D. Søfartst. Red.

Bestyrelsen beklager selvfølgelig, at det har været nødvendigt at anbefale disse Afskrivninger, men den formener, at Aktionærerne derved vil faa et klarere Billede af Selskabets Status, og man nærer det Haab, at de nævnte Forandringer i Forbindelse med andre trufne Foranstaltninger vil bidrage til at sikre Selskabets Fremtidsudsigter.

I Anledning af en Bemærkning fra en Aktionær udtalte Admiral Richelieu, at man var tilbøjelig til at kaste for megen Skyld paa Selskabets tidligere administrerende Direktør med Hensyn til de sidste Aars daarlige Resultater. Tiderne havde været meget vanskelige med slette Konjunkturer.

En Aktionær ønskede, at man i Lovene fikserede Afskrivningerne til f. Eks. mindst 5 pCt. i Stedet for at overlade Afskrivningernes Omfang til Bestyrelsens fri Skøn; endvidere fandt han det rimeligt, at Aktionærernes Udbytte gik forud for Tantiémerne. Admiral Richelieu svarede, at man ikke havde tænkt at foretage andre Forandringer ved Lovene, end hvad der nødvendiggjordes ved den ny Regnskabsform, og hvad specielt angik Afskrivningernes Omfang, udtalte han, at det var Bestyrelsens Hensigt at afskrive 5 pCt. paa alle ny Skibe, men at man iøvrigt ikke kunde give nogen fast Norm. I samme Forbindelse nævntes det paa given Foranledning, at Fordelen ved at være egen Assurandør i høj Grad ahang af Præmiernes Størrelse; var de, som i sin Tid, oppe paa 7—8 pCt., kunde det betale sig, men nu havde man opnaaet saa rimelige Vilkaar, at man nok kunde se bort fra denne Fortjeneste; forøvrigt var det jo klart, at man ikke selv kunde løbe Risikoen, naar man afskrev Assurancefonden, i alle Tilfælde ikke før man havde opsamlet ny Midler.

Paa en Forespørgsel om Selskabets nuværende Udsigter svarede Admiralen endvidere, at der i det sidste Halvaar i Forbindelse med de bedre Tider var god Fremgang at spore for Selskabet, hvorimod første Halvdel af indeværende Drifts-aar kun havde været en Ubetydelighed bedre end det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

Efter at det var konstateret, at Generalforsamlingen var beslutningsdygtig, foretoges skriftlig Afstemning, der gav til Resultat, at Bestyrelsens Forslag til Lovændringer enstemmig vedtoges.

Sluttelig sanktioneredes med Enstemmighed Valget af Bankbogholder Reyn til Revisor i Kancelliraad Aschlunds Sted.

#### Dampskibsselskabet „Urania“

afholdt den 24. Oktober en ekstraordinær Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen fremsatte et Forslag om Nedskrivning af Aktiekapitalen. I Overensstemmelse med Afstemningen paa sidste Generalforsamling gik Forslaget ud paa, at Aktierne nedskreves til 40 pCt. Andre synes at være af den Anskuelse, at Nedskrivningen bør ske til 50 pCt. Man er indenfor Bestyrelsen noget i Tvivl om, det skal være 40 eller 50 pCt.

Veksellerer Villum Nielsen talte afgjort for, at Ned-sættelsen blev til 50 pCt.

Alfr. Christensen: Forsamlingen er ikke beslutningsdygtig, men Bestyrelsen vil tage afgjort Hensyn til, hvad Generalforsamlingen i Dag udtaler sig for.

Fabrikant Budde-Lund talte for Bestyrelsens Forslag, Vekselmægler E. Møller sluttede sig til Villum Nielsen.

Efter nogen fortsat Diskussion fandt der en Afstemning Sted, kun til Vejledning for Bestyrelsen, der gav til Resultat, at der for Nedskrivning til 50 pCt. afgaves 1048 Stemmer, for Nedskrivningen til 40 pCt. 82 Stemmer.

Fremdeles forelagde Alfr. Christensen Lovforandringer, der bl. a. gaar ud paa en Udvidelse af Bestyrelsens Competence til at stifte Laan samt Fastsættelse af Vederlag til de Kommitterede.

Bestyrelsen har sikret Selskabet et nyt Skib, som er under Bygning paa Clyden, stort 2,100 Tons. Prisen er kun 18,000 £., hvoraf 120,000 Kr. indestaar fra Salget af det ældre Skib „Venus“.



Da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, vil en ny Generalforsamling blive sammenkaldt i en nær Fremtid.

## Fra Sø og Land.

Board of Trade har for nylig udsendt sin Beretning om Redning af Menneskeliv ved Raketapparater i Tidsrummet fra 30. Juli 1904 til 30. Juli 1905.

I dette Aar blev der paa denne Maade reddet 173 Menneskeliv, det vil sige 31 flere end ved Raketapparater det foregaaende Aar og 44 mindre end Gennemsnitsantallet i de sidste 10 Aar. Siden 1870 er der ialt ved Redningsstationerne reddet 8,515 Menneskeliv, men heri er ikke indbefattet det store Antal, der er reddet ved anden Assistance fra Land.

Af ny Stationer er der i det sidste Aar oprettet en ved Peterhead, en ved Leven, en ved Cresswell, en ved Dover Harbour, en ved Thornton Loch (Burtisland), medens en ved Five Mile Point er sløjft.

Der er paa Kysten af England ialt 317 Redningsstationer under Board of Trade's Kontrol. Af disse er 302 Raketapparat Stationer, 10 Klippefaste Stationer og 5 Linestationer.

Dampskibet „Inkosi“, som ejes af Firmaet John T. Renie & Co. af Aberdeen, og som forleden afgik til Durban og Delagoa Bay, er udstyret med Marconi's System for traadløs Telegrafering, ligesom Dampskibet „Inanda“, tilhørende samme Rederi, ogsaa vil blive udstyret paa samme Maade før sin Afgang, der finder Sted 7. November.

Disse er de første Dampskibe i Fart paa de sydlige Bredder, der er udstyret paa denne Maade. For Tiden vil det ikke være muligt at kunne faa Forbindelse uden med Las Palmas, undtagen naar de kan komme i Forbindelse med Krigsskibe i aaben Sø eller i Simons Bay, men man haaber, at Avtoriteterne, naar dette bliver bekendt, vil oprette Stationer i de forskellige Havne paa Kysterne, som Dampskibene passerer paa Rejsen til Sydafrika.

Ved et Møde i Gøteborg Frihavns-Aktieselskab den 25. Oktober meddeltes det, at Aktiekapitalen, 1 Mill. Kr., er bleven noget overtegnet. Det overdroges til Bestyrelsen at fremme Sagen ved Forhandlinger med saa vel Statens som Byens Avtoriteter.

Kejser Wilhelm-Kanalens Bestyrelse har i disse Dage udsendt en Beretning om Virksomheden, siden Kanalen blev aabnet. Det fremgaar heraf, at Trafiken er steget jævnt fra 19,660 Skibe paa 1,848,458 Tons det første Aar (1896—97) til 32,623 Skibe paa 5,270,477 Tons for 1904—05. Forøgelsen er foregaaet jævnt fra Aar til Aar, samtidig med at Gennemsnitsstørrelsen af de passerende Skibe er steget. Forøgelsen falder væsentligst paa de danske, russiske og hollandske Skibe; norske, tyske, britiske og andre viser derimod Nedgang.

Indtægterne, der det første Aar androg 1,016,854 Mark og ikke strakte til til at dække Udgifterne, beløb sig for sidste Regnskabsaar til 2,650,719 Mark og oversteg Udgifterne med 202,622 Mark. I Fjor var Overskudet kun 57,825 Mark.

## Ugens Havarier.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, har, paa Rejsen fra Horsens via Norge til Island med Telegrafmateriel, været paa Grund paa Rimmen ved Sæby i taaget Vejr; kom flot ved egen Hjælp og er med en mindre Lækage indkommet til Frederikshavn for Reparation.

Charlotte Sophie, Jagt af Horsens, kom den 21. ds. paa Grund ved Bogense; kom flot ved Assistance. Bjærgerne fordrer 3000 Kr.

Margrethe, Galease, er, paa Rejsen fra Kiel til Horsens med Kokes, kommen paa Grund mellem Faaborg og Assens. Skibet ligger tæt ved Land og er fuldt af Vand.

## Nybygninger, Køb og Salg.

I Tirsdags blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft en ny Damper sat i Vandet, bygget for Regning Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Skibet fik Navnet „Ellen“, og er bestemt til oversøisk Fragtfart. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til samme Rederi.

Den 14. ds. forlod Dampskibet „Svanholm“, bygget for Regning Dampskibsselskabet Steam i Kjøbenhavn, Tynen paa sin officielle Prøvetur. Skibet, der er bygget paa Firmaet Wood, Skinner & Co's Værft, Bill Quay-on-Tyne, er af single deck Type med Bak samt sammenbygget poop og Bro. Prøveturen, der bl. a. overværedes af Hr. Johnsen som Repræsentant for Rederiet, Firmaet Johnsen & Jespersen, forløb tilfredsstillende, og Skibet opnaede, trods mindre guustige Vejrforhold, en Gennemsnitsfart af 11 $\frac{1}{2}$ , Knob.

Samme Dag blev paa ovennævnte Værft en ny Damper „Taarnholm“, bygget til samme Rederi, sat i Vandet. Skibet er Søsterskib til „Svanholm“ og „Hjortholm“, hvilken sidste vi fornylig havde Lejlighed til nærmere at omtale. Ligesom de to tidligere Baade vil denne i et og alt blive fuldt moderne udstyret.

Skonnert „Johanne“ af Stege, der maaler 52,79 Brutto Tons og 42,70 Netto Tons, er den 10. Oktober af Skibsbygmestrene Carl og Axel Vennike i Stege solgt til Skibsfører Christen Federsen af Strynø for 4,500 Kr.

Ejeren bliver tillige Fører af Skibet.

I disse Dage har man if. „Pol.“ paa Helsingørs Skibsværft lagt Kølen til en ny Fiskeriinspektionsdamper, der skal have helaars Station ved Island. Den bliver paa 1,000 Tons, og menes at blive færdig til Maj. Samtidig vil de nu eksisterende halvaarlige Togter med Marinens Krydsere ophøre.

Det forenede Dampskibsselskab har af Burmeister & Wain købt Dampskibet „Edda“, som indtil Dampfærgeforbindelsen etableredes mellem Gjedser og Warnemünde, besørgede Post- og Passagertrafiken for de danske Statsbaner.

Det forlyder, at „Edda“ vil blive sat ind paa Ruten Frederikshavn—Gøteborg.

Dampskibsselskabet Danmark har den 28. Oktober solgt Damperen „Thorvaldsen“, der maaler 745 Reg.-Tons og er bygget i 1871, til Kulhandlerfirmaet Th. Rasmussens Sønner i Korsør.

Skibsfører J. J. Nielsen har, i Følge „Svendborg Amtstidende“, af sin Part i 3-m. Skonnert „Fulvia“ af Thurø solgt 13 Aktier à 1000 Kr. for 985 Kr. pr. inkl. Assuranceindskud samt alt om Bord disse Aktier vedrørende. Skibsfører Rasmus Petersen faar deraf 8 Aktier samt Førerpladsen, Skibsreder Niels Madsen 3 Aktier, Skibsfører Chr. Petersen („Zampa“) 1 Aktie og Skibsreder Henrik Henriksen 1 Aktie. „Fulvia“ er bygget i Svendborg for 3 Aar siden af Skibsbygmester Andersen.

## 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 31. Oktober.)

Adolph Andersen, Schubert, afgik fra Frederikshavn 27. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Boston 20. Oktbr. — Algarve, Borries, ankom hertil 31. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 31. Oktober. — Antwerpen, Madsen, ank. til St. Petersburg 17. Oktober. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kristiania 17. Oktbr. — Arno, Strubberg, passerede Gibraltar 28. Oktbr. for her—Barcelona. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Riga 29. Oktbr. — Axelhus, Skov, ank. hertil 29. Oktbr. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Blyth 26. Oktbr. — Beira, Lunge, ankom til St. Petersburg 22. Oktober. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Genua 30. Oktober. — Christian IX, Wiencke, ankom til London 30. Oktbr. — Dagmar, Larsen, ank. til Dunston 30. Oktbr. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 30. Oktober. — Ella, Andresen, afgik herfra 28. Oktbr. — Florida, Ørum, ankom til New York 29. Oktbr. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 20. Oktober. — Garonne, Kromann, ankom til St. Petersburg 18. Oktbr. — Georgios I, Sørensen, afgik herfra 30. Oktober. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Reval 30. Oktbr. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Havre 30. Oktbr. — Kasan, Hansen, ankom til Methil 27. Oktober. — Kentucky, Staal, ankom hertil 27. Oktober. — Kiew, Meldahl, ank. hertil 29. Oktober. — Kursk, Gommessen, afgik herfra 26. Oktober. — Leopold II, Meyer, afg. fra Antwerpen 29. Oktbr. — Loire, Craignou, ankom til Bordeaux 24. Oktbr. — Louise, Kruse, afgik fra Hull 29. Oktbr. — Louisiana, Andersen, ank. til Newcastle 30. Oktbr. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til St. Petersburg 24. Oktbr. — Maja, Iversen, ankom hertil 30. Oktober. — Morsø, Jacobsen, afg. fra Stavanger 29. Oktober. — Nicolaj II, Lissner, ankom til New York 29. Oktober. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. til Pillau 30. Oktbr. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. fra Palermo 27. Oktober. — Omsk, Jonsen, ankom til St. Petersburg 26. Oktober. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 22. Oktober. — Perm, Christensen, ank. til Libau 23. Oktbr. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 26. Oktober. — Rita, Schibbye, ankom til Antwerpen 26. Oktober. — Seine, Dampt, ankom hertil 30. Oktober. — Texas, Andersen, afgik fra New York 28. Oktbr. — Thyra, Fischer, ank. hertil 31. Oktbr. — Tiber, Bech, ankom til Malaga 30. Oktbr. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Riga 29. Oktober. — Vendsyssel, Jacobæus, afg. herfra 28. Oktbr. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 29. Oktober. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 25. Oktober. — United States, Wulff, passerede Fire Island 29. Oktober for her—New York. — Riberhus, Andresen, ankom til Trondhjem 30. Oktbr. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 31. Oktober for Libau—Hull. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 29. Oktober. — Dana ank. til Hudiksvall 29. Oktober. — Hittfeld ank. til Liverpool 26. Oktober. — Annie ankom til Danzig 29. Oktober. — Vadsø, afgik fra Stettin 29. Oktober. — Aarhus, Sørensen, afgik herfra 30. Oktober. — Venus afgik herfra 28. Oktbr. — Activa afg. herfra 28. Oktober. — Lord afgik fra Liverpool 27. Oktbr. — Flora ankom hertil 29. Oktbr. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 26. Oktober fra Færøerne. — Vesta, Godtfredsen, afg. fra Leith 19. Oktober til Island. — Moskoy, Getsche, afgik fra Leith 14. Oktober til Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til St. Petersburg 28. Oktober. — Frode, Meyer, ank. til Howden Dock 27. Oktbr. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ank. til London 30. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Newport 18. Oktober. — Erik II, A. S. Mahnecke, ank. til Sunderland 30. Oktober. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Kaskø 24. Oktober, best. til Honfleur. — Knud II, Hansen, ankom til St. Petersburg 28. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 29. Oktober. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 1. Novbr., best. til Libau. — Skjold, Rise, afgik fra Methil 29. Oktober, bestemt til Aarhus. — Magnus, C. A. Schmidt, ankom til St. Petersburg 27. Oktober. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Uleåborg 23. Oktbr. — Svend II, Jensen, ank. til Stocksund 27. Oktober. — Harald, Hveysel, ankom til Rotterdam 31. Oktbr.

**Viking.** Bjørn, Drescher, afgik fra Sundsvall 29. Oktbr., best. til Dieppedalle. — Vagn, B. Mahnecke, ankom til Ørn-skjöldsvik 30. Oktober. — Ulf, Huus, ankom til Lovisa 29. Oktober.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 28. Oktober, bestemt til New York. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Cardiff 27. Oktbr. — Generalkonjuls Pallisen, Stoltenberg, ank. til Kron-

stadt 15. Oktober. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Sunderland 16. Oktober, bestemt til Baltimore. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til London 27. Oktober. — Excellence Pleske, Thorsøe, ank. til St. Petersburg 17. Oktbr. — Pawel Andrejef, Tannebek afg. fra Odessa 24. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Peter Berg, Knudsen ankom til Kronstadt 15. Oktober. — Alexander Shukof, Dahl, ank. til Newcastle 21. Oktbr. — Johan Siem, Petersen, ankom til Dunkerque 24. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 25. Oktober.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, afgik fra Kallundborg 31. Oktober, bestemt til Blyth. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Sunderland 28. Oktober. — Hamlet, Reese, ankom til Reval 28. Oktbr. — Helge, Olsen, ank. til Riga 31. Oktbr. — Rolf, Olsen, ankom til Finland 30. Oktober. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afgik fra Howden Dock 25. Oktober, bestemt til Kronstadt.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Havre 26. Oktober. — Kamma, Løffler, afg. fra Sundsvall 30. Oktober. — Helga, Rise, ank. til Hernesand 27. Oktbr. — Martha, Christensen, ankom til Rouen 27. Oktober. — Elna, Rathje, ankom til Toulon 31. Oktober. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Sundsvall 29. Oktober. — Simone, Møller, ankom til Hernesand 28. Oktbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Swinemünde 31. Oktober.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ankom til Antwerpen 30. Oktober. — Nautik, N. Nielsen, ank. til St. Petersburg 27. Oktober. — Nordseøen, Gram, ankom til Skellefteå 29. Oktbr. — Nexos, Basse, ankom til Gravelines 25. Oktober. — Nora, Jørgensen, afg. fra Burntisland 23. Oktober, best. til Bremerhaven. — Cito, P. Nielsen, ankom til Bremen 30. Oktober. — Bodil, Jessen, afgik fra Wiborg 30. Oktober, bestemt til Kotka. — Dagmar, Hansen, ank. til Glasgow 30. Oktober. — Neptun, Knudsen, ankom til Stockholm 29. Oktbr. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Mariagerfjord 29. Oktbr. — Alfa, Iversen, afg. fra Esbjerg 30. Oktober, best. til Granton.

**Nordseøen.** Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Reval 30. Oktbr. — Nordland, Norsk, ankom til Tyne 30. Oktbr. — Holland, Poulsen, ankom til Karrebæksmünde 30. Oktbr. — England, Andersen, ank. til Granton 29. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Warkworth 29. Oktober.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ankom til Buenos Ayres 21. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Grangemouth 31. Oktober. — Mars, Clausen, ank. til Lemvig 31. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kbhvn. 29. Oktober.

**Dania.** Lilly, Nielsen, pass. Frederikshavn 29. Oktbr. paa Vej til Ghent. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Rouen 29. Oktober, best. til Limhamn. — Mary, Larsen, ankom til Lowestoft 31. Oktober.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, afgik fra Wismar 28. Oktober, bestemt til Lovisa.

**Jylland.** Ingrid, Winther, afgik fra Blyth 25. Oktbr., best. til Helsingfors. — Ebba, Meinertz, ank. 29. Oktober til Reval. — Karen, Eriksen, ank. 30. Oktober til Aberdeen.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afgik fra Aarhus 24. Oktober, ankom til Helsingør 25. Oktober. — Russia, Jespersen, afgik fra St. Petersburg 24. Oktober, bestemt til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 26. Oktbr. — Livonia, Skov, afgik fra Blyth 29. Oktober, best. til Riga.

**Union.** Gallia, Nielsen, ankom til Riga 27. Oktober. — Britannia, Jensen, ankom til Rotterdam 26. Oktober. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Hull 29. Oktober, bestemt til Kjøbenhavn.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Middlesborough 28. Oktober, ank. til Hamburg. — Carbonia, Winckler, ankom til Nantes 27. Oktober

**Dan.** Fionia, Hansen, ankom til Terneuzen 25. Oktbr. Selandia, Rasmussen, afg. fra Blyth 26. Oktober, best. til Riga.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Kemi 29. Oktober, best. til Sharpness. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Sulina 21. Oktober, best. til Rotterdam. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktober, bestemt til Blyth. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Aarhus 31. Oktober. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra West Hartlepool 31. Oktbr, best. til Kbhvn. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Stettin 23. Oktober. — Kronborg, Sørensen, afg. fra Sulina 21. Oktober, bestemt til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 23. Oktober, best. til Ghent. — Skanderborg, Albertsen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., best. til Arbacka. — Stjerneborg, Jørgensen, afg. fra Kristine-stad 27. Oktbr., best. til Rotterdam. — Søborg, Fischer, ank. til Trångsund 30. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 29. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Hamburg 25. Oktober. — Klampenborg, Jensen, ankom til Ghent 27. Oktober. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Aleksandria 1. November, best. til Odessa. — Silkeborg, Pedersen, ank. til West Hartlepool 26. Oktober. — Skodsborg, Schultz, ankom til Cardiff 28. Oktober. — Tuborg, Agerlin, ankom til Petersborg 27. Oktober. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Methil 24. Oktbr., ankom til Kronstadt 30. Oktober. — Vordingborg, Petersen, ankom til Odense 26. Oktober.

**Neptun.** Jægersborg, Larsen, afgik fra Newport 26. Oktober, best. til Algier. — Kallundborg, Lund, afg. fra Sundsvall 21. Oktbr., best. til Lissabon.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Blyth 31. Oktbr.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Jensen, afgik fra Calais 29. Oktbr., ank. til Blyth 30. Oktober. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Riga 31. Oktober, best. til Dunkerque. — Agnete, Sørensen, ank. til Vejle 27. Oktbr. — Hermia, Petersen, ank. til Kiel 28. Oktober. — Alice, Hansen, afgik fra Grangemouth 26. Oktober, ankom til Kiel 30. Oktober. — Ajax, Brorsen, ankom til Kiel 28. Oktober. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Boness 29. Oktober. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 27. Oktober, ank. til Newcastle 31. Oktbr.

**Æra.** Enigheden, Svane, ankom til Calais 27. Oktober. — Energi, Nielsen, ankom til Honfleur 27. Oktober.

**Svendens & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Ghent 26. Oktober. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Kronstadt 31. Oktober. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Cardiff 24. Oktober. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Kings Lynn 31. Oktbr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Torneå 21. Oktober. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Dunston 30. Oktbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Odense 28. Oktober. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Kjøbenhavn 28. Oktober. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Petersborg 27. Oktober. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Libau 22. Oktober. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Skellefteå 31. Oktbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Kronstadt 29. Oktober. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Blyth 31. Oktober. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Aleksandria 23. Oktober.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Korsør 29. Oktbr. — London, Krogh, afgik fra Borgå 31. Oktbr., best. til Refsö. — Paris, Tholander, ankom til Boness 30. Oktbr. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 26. Oktober, best. til Liverpool.

**Mercur.** Berlin, Bom, afg. fra Howdon 27. Oktbr., best. til Kronstadt. — Wien, Brink, afg. fra Bjørneborg 31. Oktbr., best. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. til Liverpool 30. Oktober.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Kbhvn. 29. Oktbr. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Methil 31. Oktbr, best. til Neufahrwasser. — Erik, Steen, ank. til Boness 27. Oktbr. — Svend, Christensen, ank. til Methil 25. Oktbr. — Axel, Damm, afgik fra Jacobstad 28. Oktober, best. til Terneuzen. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Plymouth 25. Oktober. — Skjalm Hvide, Poulsen, afgik fra Libau 30. Oktober, bestemt til Rouen. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Brake 29. Oktbr. — Chr. Gylstorff, Nielsen, afgik fra Gefle 28. Oktober, best. til Port Vendres. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Kbhvn. 28. Oktbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ank. til Kronstadt 25. Oktbr.

**Svanen.** Svanen, Sørensen, ankom til Kjøbenhavn 29. Oktober.

**Johnsen & Jespersen.** Katholm, Arnesen, ankom til Kronstadt 27. Oktober.

### Sejlskibe.

**Fana. Nordby.** Lenita, Clausen, passerede Skagen 23. Oktober fra Sundsvall til Hull. — Esmeralde, Pedersen, ankom til London 28. Oktbr. fra Vivero Bay, en Del af Mandskabet syge og en død paa Rejsen.

**Fana. Sønderho.** Merida, Pedersen, afgik 20. Oktober fra Sundsvall til Cardiff.

**Renne.** Courser, Jakobsen, ank. til Lübeck 25. Oktbr. — Marie, Jørgensen, ankom til Antwerpen 27. Oktober. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Allinge 27. Oktober. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Svendborg 27. Oktober.

**Svendborg.** Frejer, Jensen, ank. til London 23. Oktbr. — Kruse, Larsen, ankom til London 24. Oktober. — Hansigne, Nielsen, ank. til Christiania 24. Oktbr. — Maagen, Jensen, ankom til Hudiksvall 24. Oktober. — Roma, Jensen, ankom til Rochester 23. Oktober. — Britannia, Rasmussen, ankom til Karlskrona 25. Oktober. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Sunderland 24. Oktbr. — Ellen Kirstine,

Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. Oktbr. — Saga, Clausen, ankom til Mønsterås 25. Oktober. — Magnet, Gommesen, ankom til Amsterdam 24. Oktober. — Psyche, Nielsen, ankom til Haderslev 25. Oktbr. — Minerva, Fuglsang, ankom til Kirckaldy 25. Oktober. — Vesta, Poulsen, ankom til Rønne 26. Oktober. — Elisa, Andersen, ankom til Sunderland 26. Oktober. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Emden 26. Oktober. — Fortuna, Christiansen, ankom til Pillau 26. Oktober. — Hertha, Hansen, ankom til Gøteborg 27. Oktober. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Amsterdam 24. Oktober. — Capella, Hansen, ankom til Stubbekjøbing 28. Oktober. — Ludvig, Larsen, ankom til Antwerpen 28. Oktober. — Alma, Hansen, ankom til Dysart 27. Oktober. — Heimdahl, Rasmussen, ankom til Southampton 27. Oktober. — Lotz, Hansen, ankom til St. Ybes 27. Oktbr. — Lindhardt, Madsen, ankom til Kjøbenhavn 28. Oktober. — Haabet, Andreasen, ankom til Helsingfors 27. Oktober. — Valdemar, Andreasen, ankom til Blyth 27. Oktbr. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Kotka 28. Oktober. — Urda, Mikkelsen, ank. til Dysart 28. Oktober. — Dagny, Rasmussen, ank. til London 29. Oktober. — Gæa, Petersen, ankom til Cimbrishamn 29. Oktober. — Niels, Hansen, ankom til Berwick 28. Oktober. — Agnes, Nielsen, ankom til Boston 28. Oktober. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Bogense 30. Oktober. — Grethe, Hansen, ankom til Kjøbenhavns Red 28. Oktbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Bogense 28. Oktober. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Courseulles 29. Oktober. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Warkworth 30. Oktober. — Newsky, Nielsen, ankom til Nykjøbing S. 30. Oktober.

**Æra.** Hamlet, Rasmussen, ankom 25. Oktbr. til Umeå. — Hertha, Krull, ankom 24. Oktbr. til Boness. — Bølgen, Friis, ankom 24. Oktober til Rørvig. — Enigheden, Friis, ankom 22. Oktober til Lysekil. — Claudia, Aaberg, pass. 21. Oktbr. St. Catherines Point. — Hydra, Albertsen, ank. 24. Oktober til Indsejlingen til Auray. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 24. Oktbr. til Leith. — Yrsa, Bay, ank. 25. Oktober til Genua. — Emanuel, Schmidt, ankom 26. Oktober til Skien. — Ami, Christensen, ankom 26. Oktober til Swinemünde. — Kronen, Hermansen, afgik 25. Oktober fra Fogo til Karthagera. — Nathalia, Eriksen, ankom 26. Oktober til Lorient. — Mariane, Andersen, ank. 25. Oktbr. til Swinemünde. — Niels Juel, Christensen, ankom 26. Oktober til Genua. — Agnes, Christensen, ankom 26. Oktbr. til Mullerup. — Astræa, Rasmussen, ankom 26. Oktober til Rotterdam. — Skandia, Hay, ank. 26. Oktober til Thurso. — Habi, Rasmussen, afgik 22. Oktober fra Newhaveu til Norrköping. — Skirner, Rasmussen, ankom 25. Oktober til Hartlepool. — Salus, Bager, ankom 26. Oktober til Gravesend. — Anne, Schmidt, ankom 26. Oktober til Helsingborg. — Abba, Petersen, ankom 27. Oktober til Pillau. — Thea, Friis, ank. 27. Oktober til Gøteborg. — Valborg, Johansen, ankom 27. Oktober til Memel. — Kiana, Christensen, ankom 27. Oktober til Ramsey. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 26. Oktober til Stettin. — Claudia, Aaberg, ankom 26. Oktober til San Sebastian. — Hermod, Dreimann, ank. 26. Oktober til Swinemünde. — Amalia, Nielsen, ankom 27. Oktober til Pillau. — Marie, Boye, ankom 27. Oktober til Pillau. — H. H. Petersen, Nielsen, ankom 27. Oktober til Blyth. — Anne Sophie, Petersen, ankom 25. Oktober til Frihavnen. — Familiens Haab, Petersen, ankom 25. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Kathinka, Rasmussen, afgik 25. Oktober fra Kjøbenhavn til Klagshamn. — Svanen, Møllmann, ankom 27. Oktober til West Wemyss Red. — Gemma, Hansen, ankom 28. Oktober til Gøteborg. — Rise, Bager, afgik 24. September fra Rio Grande til Havre. — Nansen, Hansen, afgik 28. Oktober fra Skellefteå til Portugal. — Uffo, Grube, ank. 25. Oktober til Åhus. — Anna, Albertsen, ankom 27. Oktober til Kjøbenhavn fra Wismar. — Prøven, Schmidt, ankom 28. Oktober til Glassendoch. — Mathilde, Hansen, ankom 28. Oktober til Faxe Ladeplads. — Genius, Bastrup, ankom 30. Oktober til Guldborg. — Diana, Hansen, ankom 29. Oktober til Tønsberg. — Concordia, Bastholm, ankom 29. Oktober til West Wemyss. — Argus, Jensen, ankom 29. Oktober til Faaborg. — Ægir, Rasmussen, ankom 29. Oktober til Kotka. — Amor, Rasmussen, ankom 28. Oktober til Odense. — Anne, Rosenbeck, ankom 29. Oktober til Bogense. — Amor, Hansen, ankom 29. Oktober til Karlshamn. — Adele, Rasmussen, ankom 30. Oktbr. til Nørresundby. — Christiane, Nielsen, ankom 30. Oktober til Pillau. — Astræa, Svane, ankom 28. Oktbr. til Granton. — Maren, Albertsen, ankom 29. Oktober til Faaborg. — Haabet, Christensen, ankom 29. Oktober til Nakskov. — Danmark, Knudsen, ankom 30. Oktober til Leith. — Rødkilde, Christensen, afgik 27. Oktober fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Theodor, Andersen, afgik 28. Oktober fra Kjøbenhavn til Marstal. — Carl Emil, Rasmussen, afgik 28. Oktober fra Kjøbenhavn til Tuborg. — Erik Kirstine, Rasmussen, afgik 28. Oktober fra Kjøbenhavn til Faxe. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 30. Oktober til Burntisland. — Dannebrog, Folmer, ankom 29. Oktober til Ærøskjøbing. — Debora, Rasmussen, ankom 29.

Oktober til Faxe Ladeplads. — Albert, Fabricius, ankom 30. Oktober til Rudkjøbing.

## 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. Hirsholmene.** Vraget af den N. for Græsholm, 1 $\frac{1}{2}$  Kml. NNV. fra Hirsholm Fyr sunkne Damper „Etna“ er nu uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 5 Fv. 2 Fod. Vragvageren er inddraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Bottniske Bugt. Luleå. Tjufholmssundet.** En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa den røde Tøndes Plads i Tjufholmssundet S.-lige Indløb. 65° 32' 2" N. Br. 22° 10' 35" Ø. Lgd. Paa Tjufholmen NV.-Kyst er tændt en grønt Lanterne. 65° 32' 15" N. Br. 22° 11' 0" Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt paa den sorte Tøndes Plads ved Sundets N.-lige Indløb. 65° 32' 41" N. Br. 22° 11' 32" Ø. Lgd. En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa Risprikkens Plads, V. for Sandøgrundet. 65° 32' 58" N. Br. 22° 11' 57" Ø. Lgd. Fyrene brænder fra 1ste August til Skibsfartens Ophør.

**Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt.** I Åbo Distrikt er følgende Fyr tændt:

Medelklubb Fyr paa Øens N.-Spids viser grønt Hurtigblink fra N. 81° V. til N. 66° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 61° V., rødt Hurtigblink derfra gennem N. til N. 15° Ø., grønt Hurtigblink derfra gennem Ø. til S. 57 $\frac{1}{2}$ ° Ø., hvidt og rødt vekslende Fyr derfra til S. 54 $\frac{1}{2}$ ° Ø., rødt Hurtigblink derfra til S. 49° Ø. Flammens Højde: 23 Fod. 60° 41' N. Br. 21° 3' Lgd.

Lypertö Ledefyr. Bagfyret, paa Eckerholm N.-lige Del, er et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra N. 31° V., gennem N. til N. 79 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. 60° 36' N. Br. 21° 13' Lgd. Forfyret, paa Øen Pohkari Ø.-lige Del, viser hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 18° V. gennem N. og Ø. til S. 82 $\frac{1}{2}$ ° Ø., rødt Hurtigblink derfra til S. 59° Ø., grønt Hurtigblink derfra til S. 37° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til S. 34° Ø., rødt Hurtigblink derfra til S. 29° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. 60° 36' N. Br. 21° 13' Ø. Lgd. Fyrene er overet i S. 27° Ø. og N. 27° V.

Lypertö Lodsragt øvre Fyr, paa Øen Killeskär V.-Side, er et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra S. 53° Ø. til S. 28° Ø. Flammens Højde: 40 Fod. 60° 36' N. Br. 21° 14' Ø. Lgd. Kasskär nedre Fyr, paa Kasskär SV.-Side, et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra S. 53° Ø. gennem S. og V. til N. 21° V. Flammens Højde: 16 Fod. 60° 35' N. Br. 21° 15' Ø. Lgd. Fyrene er overet i N. 38° V. og S. 38° Ø.

Frisilä Fyr, paa Øen Sydsalo V.-Spids, viser grønt Hurtigblink fra S. 55° Ø. til S. 45° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til S. 41° Ø., rødt Hurtigblink derfra gennem S. til S. 46° V., grønt Hurtigblink derfra gennem V. til N. 46 $\frac{1}{2}$ ° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 44° V., rødt Hurtigblink derfra til N. 36° V. Flammens Højde: 20 Fod. 60° 30' N. Br. 21° 24' Ø. Lgd.

Saviletto Fyr paa Øens V.-Side viser grønt Hurtigblink fra S. 58° Ø. til S. 17° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til S. 9° Ø., rødt Hurtigblink derfra gennem S. og V. til N. 73° V., grønt Hurtigblink derfra til N. 37° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 26° V., rødt Hurtigblink derfra til N. 11° V. Flammens Højde: 10 Fod. 60° 29' N. Br. 21° 25' Ø. Lgd.

Ved Pargasport Lodsplads er følgende Fyr tændt: Gådoholm Fyr viser grønt Hurtigblink fra N. 20° V. gennem N. til N. 2° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 4° Ø., rødt Hurtigblink derfra til N. 49° Ø., grønt Hurtigblink derfra til N. 71° Ø. Flammens Højde: 57 Fod. 60° 9' N. Br. 22° 17' Ø. Lgd.

Attu Fyr, paa Landets V.-Kant, viser grønt Hurtigblink fra S. 29° V. gennem V. til N. 85° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 83° V., rødt Hurtigblink derfra til N. 16° V. Flammens Højde: 13 Fod. 60° 10' N. Br. 22° 17' Ø. Lgd.

Svartholm Fyr, paa en Klippe NØ. for Svartholm, viser grønt Hurtigblink fra N. 71° V. til N. 51° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 49° V., rødt Hurtigblink derfra gennem N. til N. 42° Ø., grønt Hurtigblink derfra gennem

Ø. til S. 64° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til S. 60° Ø., rødt Hurtigblink derfra gennem S. til S. 15° V. Flammens Højde: 8 Fod. 60° 11' N. Br. 22° 11' Ø. Lgd.

**Rusland. Øsel V.** Ved V.-Siden af 25 og 30 Fods Grundene 15 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 68° V. fra Filsand Fyr er udlagt et Fyrskib. Det er sort, mærket „Saritscheff“ med hvidt paa begge Sider, har to Master med to Balloner paa Fokkemasten. Fyret er et elektrisk, vekslende hvidt og rødt Fyr, der viser hvidt Lys 15 S., Mørke 5 S., rødt Lys 5 S., Mørke 5 S. og vises fra Fokkemasten. Flammens Højde: 48 Fod. Fra Stortoppen vises, naar Skibet er paa Station, et gult Flag med blaåt Kors. Ankerlanterne føres. Taagesignal gives med Sirene, som hver 40 S. giver To-Stød, Stød 3 S., Pause 8 S., Stød 3 S., Pause 26 S. Fyrskibet skal forblive paa Station hele Aaret. 58° 17' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 21de Oktober. 3 Kml. NV. til V. fra Fyrskibet „Haake“. Et stort Vragstykke.

**Norge. Stat—Christiansund N.** Fiskefyrene mellem Stat og Christiansund N. er tændt og brænder indtil videre.

Følgende Fyrlamper tændes den 1ste November 1905. Ølesund Fyrlampe, Ryfylke. Den viser hvidt Lys med Formærkelser fra S. 37° V., klos til Katnes og netop fri V. om Espholmen, gennem V. og N. til N. 36° Ø. Flammens Højde: 43 Fod. 59° 13' 0" N. Br. 6° 6' 25" V. Lgd.

Skjervheim Fyrlampe, Vatsfjord, Ryfylke, viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 19° Ø. til S. 12° Ø., fri V. om Flatskjærboen og Faareholmen, hvidt derfra til S. 7° Ø., fri Ø. om Røgenes, rødt derfra gennem S. og V. til N. 30° V., fri V. om Skjervheimgrunden. Flammens Højde: 9 Fod. 59° 28' 0" N. Br. 5° 45' 15" V. Lgd.

Skjeljevskaget Fyrlampe, Korstjord, viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 22° V., fri V. om Skarten, til S. 47° V., fri S. om lille Marsten, grønt derfra til S. 89° V., fri N. om Skjærskaget og Iversflu, hvidt derfra til N. 67° V., fri S. om Hystenen, rødt derfra gennem N. til N. 49° Ø., fri S. om Klepholmen, hvidt derfra til N. 61° Ø. Flammens Højde: 54 Fod. 60° 8' 10" N. Br. 5° 2' 55" V. Lgd.

Selje Fyrlampe, Nordfjord, viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 12° Ø. gennem S. til S. 30° V., fri V. om Seljenes, hvidt derfra til S. 45° V., fri Ø. om Selje, grønt derfra gennem V. til N. 74° V., fri N. om Seljø og Dragefaldet, hvidt derfra til N. 61° V., fri S. om Liberfluerne, rødt derfra til N. 51° V., fri S. om Ordalskjær. Flammens Højde: 19 Fod. 62° 3' 5" N. Br. 5° 21' 0" Ø. Lgd.

Skjervær Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 17° V. gennem V. til N. 52° V., netop fri N. om Kraaka og Gunslitaren, hvidt derfra til N. 45° V., fri V. om Knausen, grønt derfra til N. 31° V., fri Ø. om Knausen, hvidt derfra til N. 13° V., fri V. om Spildre og Langtaren, rødt derfra gennem N. til N. 28° Ø., midt imellem Skarvøsten og Skarvøbe, grønt derfra til N. 70° Ø., midt i Rosbraksundet, rødt derfra gennem Ø. til S. 75° Ø., hvidt derfra til S. 32° Ø. Flammens Højde: 39 Fod. 65° 46' 40" N. Br. 11° 36' 0" Ø. Lgd.

I Langedrognes Fyrlampe er indsat en grøn Vinkel fra N. 64° V. til N. 82° V.

**Tyskland. Rütergat.** Lys- og Klokketønden „Rütergat Nr. 1“ er ombyttet med en rød Spirtønde med Firkant. 54° 30' 30" N. Br. 8° 10' 30" Ø. Lgd.

**Elben. Kugelbake N.** Bark „Havfruen“ er sunket 2 Kbl. N. 5° Ø. fra Kugelbake. Vraget er afmærket med en grøn Stumpønde med Cylinder.

**Finkenwerder. Kanal b.** For Kanal b er tændt to Lanterner. Det grønne Bagfyr staar paa Elbdiget. Flammens Højde: 40 Fod. 53° 32' 7" N. Br. 9° 52' 12" Ø. Lgd. Det røde Forfyr c. 110 Alen N. 31° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 29 Fod. 53° 32' 9" N. Br. 9° 52' 9" Ø. Lgd. Holdt overet leder de midt igennem Kanal b.

**Weser.** I Weser er Vinterafmærkningen begyndt.

**Eems. Huibertgat.** Den rød og sort sribede Baaketønde med Timeglas er flyttet til 53° 35' 42" N. Br. 6° 32' 41" Ø. Lgd. i 25 Fod Vand.

**Holland. Zuiderzøe.** Vraget, som laa paa 52° 24' 20" N. Br. 5° 2' 36" Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Delfzijl.** Fyrene paa Delfzijl N.-Moles og Ø.-Moles Hoved vises fra gule, firkantede, 12 Fod høje Baaker. Flammens Højde: 20 Fod. Paa hvert Slusehoved brænder et hvidt, fast Fyr. Som Signal for, at man ikke maa nærme sig Slusen, vises 3 røde Lanterner i Trekant. N.-Molens Hoved: 53° 20' N. Br. 6° 56' Ø. Lgd.

**Bokkegat.** I Bokkegat er de sorte Lystønder Nr. 4 og 7, Spidstønde Nr. 3 med Ballon, og i Rak van Scheelhoek Spidstønde Nr. 0 med Ballon inddraget. Stumpønde Nr. 5 er flyttet til 51° 52' 36" N. Br. 3° 39' 3" Ø. Lgd. i 16 Fod Vand og Stumpønde Nr. 6 til 51° 52' 27" N. Br. 3° 59' 48" Ø.

Lgd. i 14 Fod Vand. Følgende Tønder er udlagt: Rød Lystønde Nr. 3 i 20 Fod Vand. 51° 52' 27" N. Br. 3° 58' 36" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 6 i 24 Fod Vand. 51° 52' 9" N. Br. 4° 0' 54" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 4 i 13 Fod Vand. 51° 52' 35" N. Br. 3° 58' 10" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 7 i 18 Fod Vand. 51° 52' 23" N. Br. 4° 0' 30" Ø. Lgd. I Linjen Lystønderne Nr. 6 og 3 overet er der 13 Fod Vand.

**Zuid Steenbank.** Zuid Steenbank Tønde er flyttet 1/2 Kml. V. t. N. hen i 10 Fv. Vand ved Steenbank V.-Ende. 51° 37' N. Br. 6° 30' Ø. Lgd.

**Zeegat van Vlissingen. Oostgat.** Lys- og Fløjtetønden, mærket „Oostgat“ og kaldet „Ton van Kaloo“, er nu udlagt og den midlertidige Stumptønde inddraget. 51° 35' 25" N. Br. 3° 24' 50" Ø. Lgd.

**Westkapelle.** I 1906 skal Westkapelle Fyr forandres til et Lynfyr af 1ste Orden, der hver 10s. viser Et-Lyn. Synsviddens: 20 Kml. Under Forandringen ombyttes det nuværende Fyr med et Lynfyr af samme Art, men mindre Lysævne, og dette Fyr kan brænde til Forsøg. 51° 31' N. Br. 3° 26' Ø. Lgd.

**England. Themsen. Alexandra Channel.** En Skønnert ligger sunket, med Masterne over Vandet, i Alexandra Channel, 1 1/2 Kbl. N. 44° Ø. fra NE-Girdler Tønde. En Vragtønde er i 5 1/2 Fv. Vand udlagt 6 1/4 Kbl. N. 48° Ø. fra Girdler Baake og i S. 2° V. fra NV-Shingles Baake. 51° 30' N. Br. 1° 11' Ø. Lgd.

**Harwich.** North Shelf Tønde er flyttet 1 1/4 Kbl. S. 77° Ø. hen i 23 Fod Vand, og ligger 6 1/2 Kbl. N. 70° Ø. fra Harwichs gamle, lave Fyrtaarn. 51° 56' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd. South Shelf Tønde er flyttet 1 1/2 Kbl. N. 75° Ø. hen i 20 Fod Vand, og ligger 4 1/2 Kbl. S. 20° V. fra Felixstowe N.-Piers Hoved.

**Tyne. Newcastle.** Fra den 29de Oktober 1905 forandres Bestemmelserne om Passage af den ny Bro Ø. for Redheugh Bro. Løbet N. for Broens Midtpille lukkes, og Løbet S. for Broen aabnes. Omtrent 2/3 Kbl. Ø. for den ny Bro og 1/2 Kbl. V. for Redheugh Bro ligger et Fyrskib, c. 1/2 Kbl. fra N.-Kysten. De viser grønt Flag og to hvide Lanterner lodret for hinanden. Paa Midtpillens SØ-Hjørne vises to grønne, faste Fyr lodret for hinanden, og paa SV-Hjørnet to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flere grønne, faste Fyr, der kun kan ses Ø. fra, er anbragt paa Broens Ø.-Side, og flere røde, faste Fyr, der kun kan ses V. fra paa Broens V.-Side tværs over det N.-lige, lukkede Løb.

To sorte Balloner eller et grønt, fast Fyr betyder, at Skibe for Udgaaende ikke kan passere det S.-lige Løb, og en sort Ballon eller et rødt, fast Fyr betyder, at Skibe for Indgaaende ikke kan passere det S.-lige Løb. Det ene af disse Signaler vises fra S.-Siden af den ny Bros Midtpille, det andet fra S.-Siden af Redheugh Bros Midtpille.

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

**Skotland. Firth of Clyde. Lamash Harbour. Holy Island.** Fyrene paa Holy Island er nu forandret og Taagesignal oprettet.

**Irland Ø.-Kyst. Sligo Harbour.** I Sligo Harbour er følgende Forandring i Dybden funden.

Klippegrund med 3 & 9 Fod Vand strækker sig 2 1/2 Kbl. V. ud for Black Rock Fyr. Paa Drumcliff Spit S.-Ende er der 12 Fod Vand, den er i Forbindelse med Yderbarren. Bungar Bank strækker sig 60 Alen NØ. for Linjen mellem de to røde Tønder ved dens N.-Ende. Længere Ø. paa er samme Grund tiltaget 120 Alen SØ. efter fra den indre røde Tønde. Dybden over Barren mellem den indre røde og den sorte Tønde er 11 Fod. Oyster Island Fyrs hvide Vinkel lyser over Bungar Bank og rører Bomore Bank V.-Kant. Black Rock: 54° 18' N. Br. 8° 37' V. Lgd.

**Orkney Islands. Hoy Sound.** I Hoy Sound ligger en 2 Fv. Pulle NV. for Sand Eel, 3 1/2 Kbl. N. 41° Ø. fra Sandside Fyr. Paa Riddock-Shoal er der en mindste Dybde af 1 3/4 Fv., 6 1/4 Kbl. S. 62° Ø. fra Sandside Fyr. Paa Showbilly Shoal er der en mindste Dybde af 2 1/4 Fv., 11 Kbl. N. 61° V. fra Sandside Fyr. Dette ligger paa 58° 56' N. Br. 3° 16' V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** Ved Brest Handelshavn er Fyret med En-Formærkelsen ved Foden af Château de Brest nu tændt.

Det røde, faste Fyr paa Handelshavnens V.-Mole er forandret til et fast Fyr, der viser hvidt Lys, undtagen fra S. 50° V. gennem S. til S. 40° Ø. over Yderenden af Handelshavnens S.-Mole, som skal borttages.

Det hvide, faste Fyr paa V.-Hovedet af Handelshavnens S.-Mole er flyttet til det ny Havnehoved. 48° 22' 36" N. Br. 4° 28' 18" V. Lgd.

**Gironde. Beychevelle—Ile Verte.** Paa Grund af Løbets Forandring er den røde Lystønde Nr. 44 bis NØ. for Banc de Beychevelle flyttet c. 1 Kml. NV. hen. 45° 9' 19" N. Br. 0°

43' 13" V. Lgd. Den sorte Spidstønde Nr. 51 ved V.-Kanten af Banc de Beychevelle er midlertidig inddraget. Den sorte Lystønde ved V.-Kanten af Banc de l'Île sans Pain Nr. 53 er flyttet c. 4 1/4 Kbl. NNW. hen. 45° 8' 27" N. Br. 0° 42' 18" V. Lgd.

**Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada.** Ved Ponta Delgada er tændt to grønne, faste Ledefyr, som holdt overet leder 60 Alen Ø. om Lystønden ved Yderenden af Havnemolen. Flammens Højde: 158 og 30 Fod.

**Ilha do Pico S.-Kyst. Porto das Lages.** Ved Porto das Lages er for Fiskerne tændt to røde, faste Fyr, som holdt overet i N. 76° Ø. leder til Havnen.

**Nova Scotia Ø.-Kyst. Scattarie Island.** Taagefløjten ved Fyret paa Scattarie Island NØ.-Pynt er ombyttet med en kraftig-Diaphone, der hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 3s., Pause 10s., Stød 3s., Pause 44s. Maskinbygningen er forstørret. Hornet er anbragt i en hvid, lille Bygning 60 Alen ØSØ. for Hovedbygningen.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Harpswell Sound. Merrimans Ledges.** En sort Spirtønde Nr. 7 er udlagt ved Ø.-Siden af Merrimans Ledges.

Fyrskibet „Cape Elizabeth“ Nr. 74 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 58 inddraget.

**Massachusetts.** Fyret paa Fyrskibet „Nantucket Shoals“ er blevet set i 43 Kml. Afstand.

**Rhode Island.** Fyrskibet „Brenton Reef“ Nr. 39 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Fyr- og Taagesignal er uforandret.

**New York. East River. College Point.** En Skønnert er sunket ud for College Point i 13 1/2 Fv. Vand. En Mast er 5 Fod over Vandet. En vandret stribet Spirtønde er udlagt ved Vraget, fra Enden af Dokken paa Tallmann Island i N. 57° V. og fra Rickers Island Pælefyr i N. 84° Ø.

**New Jersey.** Fyrskibet „Scotland“ Nr. 11 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 er inddraget.

**Delaware Bay.** Dampere „Indra“ er med 11 Fods Dybgaende stødt paa en Hindring 3 1/2 Kml. Ø. for Fyrskibet „Five Fathom Bank“. 38° 47' 30" N. Br. 74° 30' 0" V. Lgd.

**Chesapeake Bay. Hampton Roads. Willoughby Bank.** I Chesapeake Bay er Vraget af Skønnert „Job H. Jackson“ borttaget og Afmærkningen inddraget.

**Georgia. Savannah River.** I Savannah River er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: Beacon Shoal sorte Stumptønde Nr. 5 er inddraget. North Channel røde Spidstønde Nr. 8 er inddraget. En sort og hvid lodret stribet Stumptønde, Outer Channel Tønde, er i 21 Fod Vand udlagt, fra Tybee Fyr i S. 84° Ø. og fra Bloody Point forreste Ledefyr i S. 87° Ø. En sort Stumptønde Nr. 7 1/2, New Channel Turn, er i 17 Fod Vand udlagt, fra Bloody Point i S. 21 1/2° V. og fra Tybee Fyr i N. 75° V.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Pianosa.** Det hvide, faste Fyr paa Pianosa, mellem Havnen og San Giovanni forandres den 3dje November 1905 til et grønt, fast Fyr.

**Østerrig-Ungarn. Golf von Triest. Grado.** I Grado Kanal uddybes til 13 Fod.

**Rosega.** Til Rosega Havn uddybes et nyt Løb med 13 Fod Vand, og det gamle, Ø.-lige Løb uddybes ligeledes til 13 Fod.

**Istrien V.-Kyst. Cittanova.** Cittanova ny Fyr viser rødt Lys fra S. 42° V. til S. 74° V. over Bank di Val, iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 21 Fod. Fyrpæl.

**Pago. Kanal Morlacca.** Løbet til Pago Havn skal uddybes til 14 Fod, men denne Dybde findes kun i Havnen indtil 3 Alen fra Kajen.

**Molini Bugt.** Det røde, faste Havnefyr S. for Havnen St. Giorgio i Molini Bugt er permanent slukket. 44° 54' 30" N. Br. 14° 54' 25" Ø. Lgd.

**Quarnero. Sansego.** Sansego faste Havnefyr viser rødt Lys, undtagen fra S. 84° V. til S. 24° V., hvor Lyset er hvidt.

**S. Pietro di Nembi.** S. Pietro di Nembi røde, faste Fyr lyser Farvandet rundt, hvor det ikke skjules af Land.

**Spalato.** Spalato Fyrs Lysævne er forøget til 11 Kml.

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

**Forindien SØ.-Kyst. Gulf of Manar. Coimapatam Ankerplads.** Dampere „Terrier“ har med 17 1/2 Fods Dybgaende stødt paa en Grund 3 1/2 Kml. N. 89° Ø. fra Penacoil Kirke og i N. 13° Ø. fra Tiruchendur Pagode: 8° 38' N. Br. 78° 9' Ø. Lgd.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Java N.-Kyst. Rif van Cheribon.** Den V.-ligste af Tønderne ved Farvandet S. for Rif van Cheribon ligger paa 6° 45' S. Br. 108° 45' Ø. Lgd.



**Ostindiske Arkipelag. Rhio Strait. Mesana Island NØ.**  
Dampere „Spondilus“ har med 27 Fods Dybgaaende stødt paa en Grund, fra Mesana Island Ø.-Pynt i N. 43° Ø., 2 1/4 Kml. og fra Niamok Island i N. 9° Ø. 0° 26' 1/2 N. Br. 104° 35' 1/2 Ø. Lgd.

**Japan. Taiwan Ø.-Kyst. (Suao Bay). So O Wan.** En 4 3/4 Fv. Klippe er fundet 5 2/3 Kbl. N. 19° Ø. fra Hokkaku (Tam Sirn Tai) og i N. 86° Ø. fra Suao Pia Triangulering-Station.

**Naikai. Osaka Wan. Amagasaki.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Hovedet af V.-Molen ved Amagasaki. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Hvid, 32 Fod høj Fyrepæl. 34° 41' 50" N. Br. 135° 23' 42" Ø. Lgd.

**Hokushu N.-Kyst. Kitami Provins. Wakkanai Ankerplads.** En 4 3/4 Fv. Grund ligger i 5 1/2 à 6 Fv. Vand paa Wakkanai Ankerplads, 9. Kbl. N. 57° Ø. fra Stormsignal-Stationen og i S. 59° Ø. fra Wakkanai Fyr.

**Karafuto S.-Kyst. Kondo Misaki (Cape Krilon).** Kondo Misaki ligger i Forhold til Punkter paa Hokushu c. 1 Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. for den i Kortene angivne Plads

**Karafuto V.-Kyst. Alexandrovski Ankerplads.** En 5 Fv. Klippe er fundet 10 3/4 Kbl. N. 22° V. fra Alexandrovski Pierhoved og i N. 2° Ø. fra Jonquiere Point. En Klokketønde er udlagt 2 Kml. S. 72° V. fra Jonquiere Point, og i N. 43° V. fra Kul-Broen. Baaken 7 Kbl. N. for Jonquiere Point er borttaget.

**Karantænebestemmelser m. m.**

Sverrig. — Observationsanstalterne ved Vestra Hästhölm och Hven er inddraget, saa vel som Karantæne- og Observationsanstalten paa Fejan.

Norge. — Vestpreussen med Danzig, Posen og Østpreussen er erklæret fri for Kolera.

Frankrig. — Lægeeftersynet i Skibe kommende fra Havne mellem Helsingfors og Hamburg er ophævet.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, d. 2. November 1905. — Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. — Dansk Sejlskibsrederi-Forening. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned. — J. Kerstens. — Literatur. — Overretsdøm. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb 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.

**VM. BALTZERSEN.**

Telef. 8424. Bredgade 36 Telef. 8424.

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

**Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Novb. 1905.**

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	87 3/4	87 1/2	87 3/4
Danmark.....		82 1/2	83 1/2
Norden.....	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Kjøbenhavn.....	83 1/2 — 3/4 — 84	84	84 1/4
Carl.....	92 1/2 — 3/4 — 93	93	93 1/4
Dannebrog.....	95 3/4	95 3/4	96
Skjold.....	76	76	76 1/4
Urania.....	33 — 32 3/4	32 3/4	33
Union.....	88 1/4 — 1/2	88 1/4	88 1/2
Dampsk. af 1896.....	92 1/2	92 1/2	92 3/4
Hejmdal.....		108	112
Østasiatisk.....	126 — 1/4	126	126 1/4
Østersøen.....		94	96
Nordsøen.....		31 1/2	34
Gorm.....		75 1/2	90
Torm.....		78	80
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		98 1/2	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	31 — 1/2	30 1/2	31 1/2
Foren. Bugser-Selsk.....		63	68
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101	106
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		98 1/4	98 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		86 1/2	86 3/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		80 1/2	90
4 % — — — 2. Serie..	96 1/4	96 1/4	96 1/2
4 % — — — 1. — ..		97 3/4	98 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 1/2	90
4 % — — — 7. — ..		95 1/2	95 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		92 1/4	93 1/4
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		141 3/4	143
Privatbank.....		124	124 1/4
Landmandsbank.....	128 — 1/4	128	128 1/4
Handelsbank.....		138	138 1/2
Grundejerbank.....		118	118 1/2
Burm. & Wain.....	94 — 1/4	94	94 1/4
Helsingørs Jærnsk.....		90 1/4	92
Sukkerfabr.....	163 — 1/2 — 3/4	163 1/2	163 3/4
Bryggeri Aktier.....		133 3/4	134

**Vekselkurser d. 31. Oktober 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	88.95	88.75
London.....	18.18	18.14
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.10	—

**Notering paa Berlins Børs d. 31. Oktober 1905.**

Russiske Noter.....	216.25
4 % Russiske Consols.....	89.70
3 1/10 % — Boden Kredit.....	83.10
5 % Mexikanske 1899.....	102.90
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	93.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 42,000, „Kbhvn.“ 64,000, „Dannebrog“ 36,000, „Danmark“ 34,000, „Skjold“ 34,000, „Urania“ 142,000, „Østas. Komp.“ 174,000, „Foren. Dampsk.“ 108,000, „Carl“ 72,000, „Dampsk. af 1896“ 58,000, „Union“ 12,000.

**Møller & Rée,**

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.  
**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



**A** gentleman having considerable influence amongst Steamshipowners in Denmark wanted as representative at Copenhagen for the securing of the dry docking and repairing of steamers for a large firm of dry dock owners and ship repairers in the Bristol Channel owning large docks and works at Cardiff, Barry, Newport and Sharpnes. Please apply in the first instance to Box 32 Post office, Bute Docks, Cardiff.

### Dampskib til Salg.

En vel vedligeholdt mindre Damper, lastende 180—200 Tons d. V., er billig til Salg.

Billet mrk. **0**. modtager dette Blads Kontor.

### En Jagt

paa 6 à 7 Tons Netto, stærk Egebaad, ikke over 8 à 10 Aar ønskes til Købs. Billet mrk. **N. H.** bedes sendt til Bladets Kontor, med Opgivelse af Pris pr. Kontant.

**J. P. LUND, AARHUS,**  
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.

### 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.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaerst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

**Kjøbenhavns Frihavn.**

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

### 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 og ved Beddingerne.

### Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water 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.

### Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

**Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos**

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

### Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

### Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.

Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Teknisk maritim Ordbog (nye)

**Blankensteiners Eftf.**

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

### Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,

Urtekram- & Farvehandel.

Havnsgade 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.

### Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

### Lanterner.

### 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.

### P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

### BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.





Fineste Smørsmag.

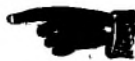


Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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.)

**Kjøb, Salg og Nybygning**

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportramme 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.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikant af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ence-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegram-Adr.: „Kaydyhr.“

**W. B. Dick & Co.**

(Indehavere: **H. Schnitger** og **Dr. E. E. Sicklinghe,** Hamburg).  
eneste Fabrikant af

**Dicks** bekendte **Maskin- og Cylinder-Oliér**  
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.

**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.

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. November 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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 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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-  
det Lager af Maskin- og Cylinder-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., Kjøbenhavn

## 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“.

**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.

## 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.

## LANDMANDSBANKEN

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan“



## LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:

Fyrvæsenet, Stats- og private Baner, kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier, Sportshaller, Restaurationer og Butikker i 31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“

TLF. 6516.

VESTERBROGADE 65.

TLF. 6516.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordejlisen skadelige Stoffer er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabrikken »Ceres« fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af Petroleumsmotorer og fundet D'hr. Fabrikant Houmøllers anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget Eneforhandling og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

Bøckmann & Nielsen,  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 8659.

Berg & Larsen  
forhen Martin Nissen  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptonvark.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

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 Kredaformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.



Taylor's  
patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 9. November 1905.

For en Passager-Linje — maaske frem for noget andet Foretagende — er et godt Renomme blandt det store Publikum ubestrideligt en væsentlig Betingelse for Trivsel, ja vel næsten en Livsbetingelse.

Det kan ganske vist ikke direkte opgives, hvor stor Betydning det t. Eks. har haft for Cunard Line, at den lige indtil den allersidste Tid har kunnet reklamere med, at dens Skibe lige fra Linjens Oprettelse har været fri for Søulykker og Tab af Menneskeliv, men sikkert ingen vil tvivle om, at Betydningen jo har været stor, og at den Sø, der for kort Tid siden bortrev nogle af „Campanias“ Mellemdækspassagerer derovre i Nærheden af Bankerne, vil sætte langt dybere Spor, end Begivenheden strengt taget i sig selv berettiger til. Der er heller ikke noget mærkeligt i, at dette netop er saaledes, thi hvem kan vel med Rette vente, at Offentligheden skulde kunne drage nogen Grænse mellem Begreberne „Fejl“ og „uafvendeligt Uheld“, saa meget mere som en usagkyndig Dagspresse oftest vil være til Rede til efter Ævne at vildlede Publikums Opfattelse, selv i Tilfælde, hvor det er afgjort, at den handler i absolut god Tro. Desværre gives der som bekendt ogsaa Tilfælde, hvor det kan være lidt smaat bevendt med „den gode Tro“.

Det er ud fra saadanne og lignende Betragtninger vi mener, at det Uheld, som forleden ramte Det forenede Dampskibsselskabs Damp „Hellig Olav“, i høj Grad maa beklages. Thi hvad er det vel andet end et rent og skært Uheld, det her drejer sig om. Skaden paa Ladningen skal, efter hvad vi erfarer, være ringe paa Grund af Ladningens Beskaffenhed, og selve Lækken er en Revne i en Plade af henimod en Fods Længde inde under Slingrekølen mellem denne og den dobbelte Bund. Nogen virkelig Fare ses da heller ikke noget Øjeblik at have været forhaanden, om end Kaptajn Holsts omhyggelige Dispositioner viser, at han har været forberedt paa enhver Eventualitet og da navnlig paa, at det maaske kunde blive nødvendigt at sætte „Hellig Olav“ paa Land indenfor Helsingør, hvor Bunden maatte egne sig dertil. Det eneste mærkelige ved Sagen er i Grunden dette, at ingen vidste rettere, end at der paa det Sted, hvor Damperen har rørt Grunden, Store Middelgrund Sydøst for Anholt, maatte være rigelig Vand nok for „Hellig Olavs“ Dybgaaende. Den mindste fundne Dybde paa Stenpullerne paa Banken er 27 Fod, „Hellig Olav“ stak ikke mere end 23 Fod 10 Tommer for og 25 Fod 9 Tommer agter, og det var fint Vejr med kun lidt Sø, idet der med den sydsydøstlige Vind var Læ af Landet. Lækken er i Lastrum Nr. 2, hvor Dybgaaendet næppe er stort over 24 Fod, og naar man tager i Betænkning, at den revnede Plade ikke er i Bundtanken, men oppe under Slingrekølen, saa svinder Sandsynligheden for, at det skulde have været 27 Fods Pullen, Skibet har rørt, meget stærkt — langt snarere er det vel en ny og betydeligt højere liggende Pulle, der her er fundet, idet der, os bekendt, ikke forlyder noget om, at Vandstandsforholdene paa dette Sted skulde have været paa nogen Maade abnorme.

Naturligvis har det ikke noget Øjeblik været Kaptajn Holsts Hensigt at komme ind over den læge Del

af Banken, Kursen fra Anholt Knob til Kullen fører jo fri Øst om, men det herskende Søndenvande, som han selv maatte mene at have lidt ind paa Styrbords Bov, har i Virkeligheden forsat Skibet noget vestligere i Farvandet, hvad der ogsaa senere blev konstateret. Men forøvrigt vilde man jo med normale Forhold og rolig Sø slet ikke nære nogen som helst Betænkning ved at komme ind over en Grund med de Dybdeforhold, som Farvandsbeskrivelse og Kort angiver for Store Middelgrund's Vedkommende.

Tilbage bliver blot det, at Det forenede Dampskibsselskab har haft et kedeligt Uheld, der, uagtet det i sig selv kun er ringe Opmærksomhed værd, dog stærkt maa beklages, alene fordi Publikum nu en Gang kun vil indlade sig paa at se det paa Baggrund af alt, hvad der er gaaet forud.

Af amerikanske Blade, som vi har haft Lejlighed til at se, fremgaar det, at der d. 6. Oktober ved New York er bleven afholdt en særdeles vellykket Prøve med Engelhardt's collapsible Lifeboat.

Vi gengiver her Hovedtrækkene af „New York Herald's“ Referat, forøvrigt samstemmer de forskellige Blades Opfattelse af Forsøget og dets Resultater i alt væsentligt.

Forsøgene lededes fra Dampere „Favorite“ og kontrolleredes af Chefen for Tilsynet med Dampfartøjer og to andre Sagkyndige paa de offentlige Myndigheders Vegne.

I en 20 Fods Baad af Engenhardt's Typen blev der anbragt 28 Mand af en samlet Vægt af omtrent 45 Centner, og skønt disse fra Tid til anden samlede sig i den ene Side af Baaden, idet nogle endog stod paa Essingen, lykkedes det dog ikke at faa Baaden kæntrret. Det store Passagerantal hindrede ikke heller Brugen af Aarerne og Baadens Manøvrering. Naar Bundpropperne blev taget ud, lænsede Fartøjet sig saa hurtigt, at der stedse kun var et meget ubetydeligt Kvantum Vand i det.

Til Sammenligning blev en 20 Fods Redningsbaad af den almindelig anvendte Type sat ud, og det viste sig, at denne med nogenlunde Sikkerhed højst kunde rumme 17 Mand selv i det ret beskyttede Farvand ved Liberty Island, hvor Forsøgene blev foretaget.

Den amerikanske Regering har, tilføjer Bladet, allerede for saa vidt godkendt Kaptajn Engelhardt's Baad, som den har indført denne paa Slagskibet „Illinois“ og givet Ordre til at fire andre Slagskibe skal udrustes paa samme Maade.

Vi har modtaget følgende:

Jeg skal herved tillade mig at henlede Opmærksomheden paa Skälgrund Fyr (Indsejlingen til Kaskø), som staar anført i saa vel engelske som tyske Fyrbøger som et rødt Blinkfyr med ét Blink hver 90de Sekund. Dette er aldeles vildledende, da Fyret viser ét Blink hver 30te Sekund, Blinkene har et rødt Skær, men ikke stærkere, end at man staar uvis, om det skal være rødt eller hvidt.

I den danske Beskrivelse over Østersøen staar Skälgrund Fyr beskrevet som et fast Fyr med rødt Blus hver 30te Sekund; dette kommer Virkeligheden meget nær, kun at Fyret ikke er synligt imellem Blinkene, og at det røde nærmer sig mere til hvidt.

Et andet Fyr, N. Kallan (eller Strømningsbåden), staar ogsaa anført som et fast, rødt Fyr, men ogsaa ved dette Fyr er det røde saa svagt fremtrædende, at man staar uvis, om det skal være rødt eller hvidt.

Det er rimeligvis bekendt, at der ved Kaskø Sund (paa Landet modsat Skælgrund Fyr) omtrent ved Oktober Maanedes Begyndelse er tændt to Ledefyr, som holdt overet leder igennem Farvandet fra Søen til Kaskø Sund, og længere oppe er der to andre Ledefyr, som holdt overet leder videre op i Sundet til sikker Ankerplads; det er jo ofte med Storm og høj Sø, at Lodserne ikke kan vinde ud til Skibene.

K. P. Jørgensen,  
S. S. „Volmer“.

Losning af Korn i Lissabon. Fra Firmaet James Rawes & Co. i Lissabon har Firmaet C. K. Hansen modtaget en Skrivelse, i hvilken Opmærksomheden henledes paa, at Dampskibsredere, der slutter for Kornladninger til Evropa fra La Plata, bør modsætte sig, at Skibene beordres til Lissabon for at losse, med mindre Antallet af Liggedage til Losning af Ladningen paa Forhaand fastsættes.

Endvidere vil det være ønskeligt, om Rederne beskyttede sig mod at skulle betale de Ladningsafgifter, der paalægges kornlastede Skibe.

Rederes Fællesindkøb af Kul. I disse Dage er, i Følge „Norges Sjøfartstidende“, udgaaet en Tiaarsberetning fra den i September 1895 i Bergen stiftede Forening The steamship owners cooperative association. Foreningens Formaal var, at Redere, ved at arrangere sig i Fællesskab med Bunkerkul over hele Verden skulde kunne nyde Fordelene af at optræde som én stor Kunde. I det konstituerende Møde deltog 14 bergenske Redere, og efterhaanden kom der ogsaa Tilslutning saa vel udenbys fra som fra Udlandet. Associationen begyndte sin Virksomhed med et Antal af 108 Dampskibe med en Tonnage af 146,637 Brutto Register-Tons, fordelt paa 20 Rederier, hvoraf 19 bergenske; 1. Januar 1905 talte den 384 Skibe med 428,204 Tons, hvoraf 55 Skibe med 50,012 Tons var hjemmehørende i Sverrig. Foreningens Administrationsudgifter udgjorde i det forløbne Aar i Følge Regnskaberne Kr. 5,343.85; de dækkes ved en vis Afgift pr. Ton af de købte Bunkerkul. Omsætningen udgjorde i samme Tid 49,000 Tons med en Ekstrarabat til Skibene af 12,107 Tons, svarende til Kr. 12,838.63.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Navigationslærermødet i København d. 30. Juni og 1. Juli 1905.

Den officielle Beretning om det ottende Navigationslærermøde, der afholdtes her i Byen i Sommer, er nu fremkommen. Vi skal i det følgende paa Grundlag heraf søge at give en Oversigt over Forhandlingerne for de Punktens Vedkommende, som kan paaregne almindelig Interesse.

Tilgang af Lærerkræfter til Navigations-skolerne. Som det var at vente, var der ret afvigende Meninger med Hensyn til, hvorfra de ny Lærerkræfter skal tages. Talere af den nærmest rent pædagogiske Retning ses nærmest at have holdt paa det Standpunkt, der kan udtrykkes ved den paa Mødet faldne Udtalelse: Det vigtigste er, at Manden er virkelig Lærer; mindre nødvendigt at han er Sømand. Overfor dette er det gennemgaaende blevet hævdet af dem, der har været Søfolk, inden de blev Navigationslærere, at om end den „almindelige Lærerruddannelse“ for mange Fags Vedkommende maa ydes megen Anerkendelse, saa maa det dog f. Eks. med Hensyn til saadanne Fag som Navigation, internationale Søvejsregler etc. bestemt kræves, at Læreren selv er Sømand. En enkelt Taler af denne Retning ses dog — under stærk Imødegaaelse — at have fastholdt, at en Jurist udmærket godt kan være Lærer i internationale Søvejsregler, bl. a. fordi det i sidste Instans er Juristen, der kommer til at afsige Kendelse om Brud paa disse Regler.

Ved den videre Diskussion i Anledning af dette Punkt, der mere og mere kom til at dreje sig om Uddannelsens Art og de ofte kun lidet sikre økonomiske Vilkaar, der kan bydes den unge Lærer, blev det med udelte Tilslutning fra flere Sider fremhævet, at Spørgsmaalet om Uddannelse staar i et nøje Forhold til Skolernes økonomiske Forhold; naar disse bedres og gøres mere sikre, vil Sagens Løsning lettes i væsentlig Grad.

Fordelingen af Statsunderstøttelserne til Eleverne, der ofte kan være forbundet med store Vanskeligheder paa Grund af mangelfuldt Kendskab til Elevernes virkelige økonomiske Forhold, gav Anledning til en Del Forhandling, under hvilken det bl. a. blev foreslaaet, at Understøttelsernes Størrelse blev offentliggjort, idet den offentlige Kontrol, som vil følge heraf, formentlig vil være stærkt medvirkende til at hindre Misbrug.

Forhandling om Undervisningsfagene til de forskellige Eksaminer. I. Afdeling. Matematik. Diskussionen fastslog uden egentlig Modsigelse fra nogen Side, at Fordringerne i dette Fag bør skærpes, saaledes ved Indførelse af skriftlig Prøve ved Eksamen og Bevisførelse. Under de nuværende Forhold er Fordringerne i Matematik og Fysik ikke i Overensstemmelse med hinanden; desuden viser en Sammenligning med Maskinisterne, at disse paa dette Punkt er naaet videre, netop fordi de holder paa skriftlige Opgaver. Ganske vist kan ogsaa Maskinisten møde med bedre Forudsætninger, fordi han i sin Læretid har Lejlighed til at søge de tekniske Skoler, men dette viser blot, at Navigations-skolen maa ofre mere paa dette Fag.

I. Afdeling. Navigation gav Anledning til nogen Diskussion om Hensigtsmæssigheden af enkelte Tabeller og Spørgsmaalet om Forholdet mellem den Nøjagtighed i Beregningerne, der bør kræves paa Skolen, sammenlignet med hvad den praktiske Navigering kræver.

I. Afdeling. Maskinlære. Undervisningen i dette Fag blev fra et Par Sider ret skarpt kritiseret. Visse Punkter som f. Eks. Stabilitet, Bestemmelse af Tyngdepunktets Beliggenhed, Styreæven etc. bliver enten altfor overfladisk behandlet eller helt sprunget over, medens man paa andre Punkter fortaber sig i Detail-Beskrivelser, der kun har saare ringe praktisk Værdi for en Skibsfører og Styrmand. Heller ikke Fysiken, der hører ind under dette Fag, er tilfredsstillende.

II. Afdeling. Navigation. Forhandlingerne om dette Fag kom udelukkende til at dreje sig om Distance-Observationen og det ønskelige i at faa denne fjernet af Fordringerne. Flere Talere var stærkt stemt for at borttage Observationen, og da desuden det Tidspunkt er nær forestaaende, da de herhen hørende astronomiske

Data udgaar af den almindelig anvendte nautiske Almanak, er det sandsynligt, at Distance-Observationen vil bortfalde.

Hvad de øvrige Fag angaar, da blev det med Hensyn til Engelsk bl. a. hævdet, at den nuværende Undervisningstid var for stærkt begrænset; en enkelt Taler fremsatte Ønsket om at faa Faget henlagt til 1. Afdeling. Geografi og Vejrlære kunde med Fordel gøres en Del mere omfattende og tillige herigennem blive til et i højere Grad almindelig Fag.

Forhandlingen om andre Æmner vedrørende Navigationsskolerne viste, at det nu gældende System, ved hvilket Eleven skal præstere „Modenhedsbevis“ fra Skolen for at kunne komme til Eksamen, er ret mangelfuldt. De faldne Udtalelser gik nærmest ud paa, at en „Indstilling“ fra Lærerens Side vilde være nok saa korrekt.

Spørgsmaalet om Eksaminators Deltagelse i Bedømmelsen ved Eksamen, der ogsaa tidligere har været fremsat, vandt stor Tilslutning, og efter en indgaaende Diskussion, under hvilken der fra en enkelt Side blev peget paa det ønskelige i, at Læreren kom til at deltage i Bedømmelsen ved en anden Skole end netop hans egen, tiltraadte Forsamlingen med Enstemmighed en Udtalelse om, at Læreren ved Eksamen bør deltage i Bedømmelsen.

En Forhandling om Forandring af Grundlaget for Statilskudets Fordeling til Skolerne førte atter tilbage til de mindre heldige Forhold ved Tilgangen af Lærere og Usikkerheden i den unge Lærers Stilling. Diskussionen om dette Æmne blev ret livlig, og om man end til Tider kom ret langt bort fra Udgangspunktet — saaledes bl. a. ved en lidt pinlig Drøftelse af Navigationsskolers Reklamerings og Udsendelse af Eksamenberetninger, som ikke altid gav det samme Indtryk som de af Navigationsdirektøren udsendte Beretninger — saa blev det dog fra alle Sider erkendt, at der her er noget at rette, og at den nuværende Tilstand ikke er holdbar.

Herigennem kom Spørgsmaalet om Statsskole mere og mere i Forgrunden, og Diskussionen kom efterhaanden udelukkende til at dreje sig om denne, idet man fandt, at Forslaget om Forandring af Grundlaget for Statilskudet ikke var vidtrækkende nok.

Til Slut stillede følgende Forslag til Resolution:

Forsamlingen udtaler, at de betydelige Ulemper, der klæber ved den nuværende Ordning af Navigationsvæsenet, kun kan hæves ved Overgang til Statsskoler.

Ved Afstemningen vedtoges Resolutionen enstemmig med 17 Stemmer, 6 stemte ikke.

Er det med Henblik paa en eventuel Omordning af Navigationseksaminerne ønskeligt, at der indføres tvungen Skibsførereksamen? Fra flere Sider pegedes der paa det uheldige i, at der i saa mange Tilfælde nødvendigvis maa hengaa flere Aar forinden det, Eleven har lært paa Skolen, finder Anvendelse i Praksis. Ikke heller kommer den unge Styrmand altid til at deltage i Navigeringen om Bord saa meget som det er ønskeligt, og disse Forhold bevirker, at den unge 1ste Styrmand og vel undertiden ogsaa den unge Skibsfører let kommer til at staa i en altfor vanskelig og uheldig Stilling til at begynde med. Naar Skylden herfor lægges over paa Skolerne, er dette forkert, thi Skolerne formaar i denne Henseende intet at udrette — ganske anderledes vilde det blive, om der oprettedes to Eksaminere med mellemliggende Sejlads i Styrmandsstilling. Efter nogen Diskussion, under hvilken det viste sig, at der egentlig kun herskede en Smule Uenighed om, hvorvidt den sidste Eksamen skulde benævnes Skibsførereksamen eller 2den Afdeling af Styrmandseksamen, vedtoges følgende Resolution enstemmig med 12 Stemmer

(en enkelt Deltager ses at have ment sig forhindret i at stemme som Medlem af den Kommission, der for et Par Aar siden blev nedsat til Undersøgelse af Navigationsvæsenets Ordning):

Mødet tilkendegiver, at det ønsker en Styrmandseksamen og en Skibsførereksamen med Sejlads i Styrmandsstilling imellem.

Særlig Eksamen for Dampskibs- og Sejlskibsførere. Forhandlingerne om dette Punkt bragte ikke noget særlig nyt frem ud over det Grundlag, at der af Dampskibsførere bør kræves Eksamen i Maskinlære, medens dette er unødvendigt for Sejlskibsførernes Vedkommende.

Sømandskab. Spørgsmaalet om Indførelse af Sømandskab som Undervisningsgenstand paa Navigationsskolerne gav Anledning til en længere Diskussion, hvorunder det viste sig, at Anskuelserne om dette Fags Betydning og endnu mere om dets Begrænsning var i høj Grad delt. Medens flere Talere af begge Retninger maatte anse Sømandskab som Skolefag betragtet som ganske haabløst, navnlig da, hvis det skulde drives ind i de samme Former, som man anvender i England, mente andre, at der paa mange Omraader indenfor Begrebet Sømandskab kunde gives et teoretisk Grundlag, som vilde være af utvivlsom Værdi — ud over det egentlige Skibmandsarbejde lærer nemlig den vordende Styrmand i sin Matrostitid kun forholdsvis lidt Sømandskab.

Nogen absolut Enighed naaedes ikke, og ved Afstemning vedtoges sluttelig følgende Resolution med 13 Stemmer imod 3:

Mødet tilkendegiver, at det ikke ønsker praktisk Sømandskab indført som Fag ud over, hvad vi allerede har.

Hermed sluttede Forhandlingerne vedrørende Navigations skolernes Anliggender.

## Fremmede Skibes Retsstilling i britiske Havne.

(Shipowners' Negligence (Remedies) Act, 1905).

Det Lovforslag, som vi under denne Overskrift omtalte i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 31 for 4. August 1904, er nu blevet ophøjet til Lov med den ovenfor nævnte Titel og træder i Kraft d. 1. Januar 1906. Loven er, saaledes som den efter Komitebehandlingen blev forandret, alene anvendelig, naar nogen lider Skade om Bord paa eller i Nærheden af et Skib, som ligger i en Havn i U. K., som en Følge af nogen Fejl eller Forsømmelse fra Besætningen, eller nogen anden, som staaar i Skibets Tjeneste, eller som en Følge af nogen Fejl ved Skibet eller dets Udrustning. Øjemedet med Loven er altsaa at give en saaledes skadelidende Person Adgang til at lægge Beslag paa Skibet for paa den Maade at sikre sig et Eksekutionsobjekt og Sagens Indbringelse for britisk Domstol. Efter den tidligere Ordning har fremmede Skibe ikke kunnet beslaglægges for saadanne Fordringer for Skade paa Person i engelske eller irske Havne, hvorimod det har været muligt ogsaa hidtil for saadanne Fordringer at lægge Beslag paa fremmede Skibe i skotske Havne.

Nu kan det altsaa ske i alle Havne i det forenede Kongerige, saaledes at den skadelidende ikke er henvist til at sagsøge fremmede Redere paa deres Hjemsted i Udlandet. Derimod vil Loven ikke komme til Anvendelse paa Fordringer, som skriver sig fra Skade paa Person eller Tab af Liv som Følge af Sammenstød paa Søen,

og her vil derfor Fordringshaveren ligesom hidtil være henvist til at søge Rederne paa Hjemstedet, hvis han ikke kan faa lagt Beslag paa Skibet eller anden Ejendom, tilhørende Rederen, i en skotsk Havn; i engelsk og irsk Havn kan det ikke ske.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 51/1905, afsagt d. 28. Oktober 1905. Det forenede Dampskibsselskab, Aktieselskab, mod Grosserer Chr. Nielsen Kyhnæb.

Den 9. Maj d. A. ankom der med den Sagsøgeren tilhørende Dampers „Morsø“ 3 Fustager Vin til Indstævnte fra Oporto. Da Indstævnte et Par Dage efter Skibets Ankomst henvendte sig paa Pladsen, hvor Skibet laa, for at faa Fustagerne udleveret, fandtes de to udlossede, den tredje var derimod ikke til at finde, og Skibets Officerer formodede derfor, at den var stuvet sammen med noget Gods, der skulde videre til Rusland, hvilket senere ogsaa viste sig at være Tilfældet. Da Indstævnte vilde have alle tre Fustager paa Kreditoplæg, og han efter de gældende Bestemmelser herom ikke kunde faa en enkelt Fustage af den Størrelse, her var Tale om, men nok to eller tre samlede ind paa Kreditoplaget, lod han de to Fustager henligge paa Toldboden for at afvente den tredjes Tilbagekomst fra Rusland. Da den sidstnævnte Fustage imidlertid d. 31. Maj endnu ikke var ankommet, tog han de to andre hjem. Paa Grund af Vanskeligheder fra det russiske Toldvæsens Side kom den tredje Fustage først tilbage hertil i Midten af Juni Maaned, men Indstævnte vilde nu ikke modtage den, og efter nogen Korrespondance mellem Parterne udbetalte Sagsøgeren ham derfor Fakturabeløbet for Fustagen. Da Sagsøgeren derefter afkrævede ham Fragten for de to andre Fustager, 12 Kr. 50 Øre, nægtede han at betale denne, og Sagsøgeren har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder han har paastaet Indstævnte tilpligtet at betale de 12 Kr. 50 Øre med Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 15. August d. A. og denne Sags Omkostninger.

Indstævnte har gjort gældende, at han i Erstatning for Afsavn af alle 3 Fustager og for Skade, som de to Fustager havde lidt ved at henligge paa Toldboden paa et solbeskinnat Sted, har et større Modkrav paa Sagsøgeren. Der maa imidlertid gives disse Medhold i, at det mulige Erstatningskrav, Indstævnte maatte have haft i Anledning af, at den ene Fustage ikke blev udlosset her i Maj Maaned, maa betragtes som afgjort derved, at han uden Reservation modtog Fakturabeløbet for denne Fustage. Og for saa vidt Indstævnte har lidt noget Tab ved at have de to andre Fustager henliggende paa Toldboden, hvorom iøvrigt intet er oplyst, maa der ligeledes gives Sagsøgeren Medhold i, at Indstævnte maa tilskrive sig selv dette Tab, fordi han uden tilstrækkelig Grund lod dem henligge der.

Sagsøgerens Paastand vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 30 Kr.

Dom i S. S. Nr. 46/1905, afsagt d. 1. Novbr. 1905. Konsul Harald Isaacsen af Kristiania som Reder for Dampskibet „Gyda“ mod Aktieselskabet Del danske Kulkompagni.

Ved Certeparti af 24. August 1904 bortfragtedes den norske Dampers „Gyda“ til at føre en Ladning Kul fra Cardiff til Kjøbenhavn, hvor det indstævnte Aktieselskab var Ladningsmodtager; efter Certepartiets Bestemmelse skulde de Indstævnte besørge Losningen, mod at Skibet betalte gangbar Pris („current rate“) og levere Damp, Dampspil m. m. Efter endt Losning krævede de Indstævnte for „Arbejdspenge ved Losningen“

55 Øre pr. Ton eller ialt 790 Kr. 98 Øre, hvilket Beløb afkortedes i Fragten. Citanten har nu under Paabe-ræbelse af, at det sædvanlige Beløb, der betales af Skibe her i Havnen for Udlosning af Kul, er 45 Øre pr. Ton, paastaet de Indstævnte tilpligtet at tilbagebetale ham 143 Kr. 80 Øre tilligemed Renter 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato d. 15. Juli d. A. og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de gør gældende, at der er og længe har været 2 Takster i Kjøbenhavns Havn ved Losning af Kul fra Dampskibe, den ene — 45 Øre pr. Ton — gyldig for danske Skibe, den anden — 55 Øre pr. Ton — for udenlandske Skibe. De har til Støtte herfor fremlagt en Erklæring fra flere af vore større Kulimportører, Skibsmæglere og Dampskibsagenter, hvorefter „det i Kjøbenhavns Havn er fast og ufravigelig Kutyme, at der beregnes 55 Øre pr. Ton ved Losning af Kul fra udenlandske Dampere.“

Der findes ingen udtrykkelig Udtalelse i Certepartiet, hvoraf det fremgaar, at der ved Ordene: „current rate“ er sigtet til den Takst, der almindeligvis forlanges af udenlandske Skibe, og der er ikke under Proceduren anført noget, der paa antagelig Maade kan retfærdiggøre en saadan Forskel paa Betalingen for ganske det samme Arbejde, men det er paa den anden Side ikke godtgjort, at 45 Øre pr. Ton er den sædvanlige Takst for Kullosning her i Havnen, idet der intet er oplyst om Forholdene mellem de Kulmængder, der losses her af danske og af udenlandske Skibe.

Under disse Omstændigheder vil Indstævnte ikke kunne tilpligtet at tilbagebetale det fornævnte Beløb, men Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 55/1905, afsagt d. 30. August 1905. Det offentlige mod Styrmand M. C. T.

Tiltalte, der var forhyret som Matros med tremastet Skonnert „H. C. Grube“ af Marstal, rømte for c. 5 Maaneder siden under Skibets Ophold i Genua. Grunden til Rømningen var, at der var tilbudt ham Hyre som 2den Styrmand paa en norsk Bark — hvilken Plads han ogsaa virkelig fik — og at Føreren af „H. C. Grube“ nægtede at lade ham afmønstre, skønt han tilbød at stille en anden Mand i sit Sted. Tiltalte havde, da han rømte, Hyre til Gode.

Dømt efter Sølovens § 298 efter Omstændighederne til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 60/1905, afsagt d. 20. Septbr. 1905. Det Offentlige mod Tiltalte J. A. S.

Tiltalte, der d. 8. August d. A. var bleven paa-mønstret Dampskibet „Oscar II“ som Pantrymand, og havde tiltraadt sin Tjeneste, undlod at give Møde ved Skibets Afgang d. 10. s. M.

Under Sagen har Tiltalte tilbagebetalt et modtaget Hyreforskud paa 10 Kr. Dømt efter Sølovens § 298 jfr. § 300 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Georg Stage Sagen.

I Lighed med den Manøvreringsprøve, som foretoges med Dampskibet „Ancona“, inden det forlod Kjøbenhavn, havde Sø- og Handelsretten ønsket et tilsvarende Materiale til Bedømmelse af „Georg Stages“ Manøvreringsævne.

Til Mødet d. 1. ds. var i Følge „Nationaltidende“ derfor tilsagt „Georg Stages“ tidligere Fører, Kaptajn Saabye, dens sidste Fører, Premierløjtnant Malthe Brun,



Overstyrmand Myhre, 2. Styrmand Petersen og 3. Styrmand Drejso, der nylig er kommen fra Frederiks Hospital efter sin ved Kollisionen paadragne Benskade.

Kapt. Saabye, der først afhørtes, forklarede, at han, der i to Aar havde sejlet med „Georg Stage“ og manøvreret meget med den, ansaa den for et Skib, der manøvrede let. I Almindelighed medgik der — efter hans Formening — 2 à 3 Minuter til en Stagvending med frisk Luft (altsaa for at dreje Skibet 12 Streger gennem Vinden); en Kovending vilde tage c. 4 Minuter, alt forudsat, at man manøvrerer hensigtsmæssigt med Sejlene. Han tilføjede, at Skibet selvfølgelig ikke drejede lige saa hurtigt fra Begyndelsen, men at de første Streger gaar langsomt, og den allerførste Streg mest langsomt. Til at lægge Roret i Borde, antog han, at der brugtes 12 à 15 Sekunder. I samme Tid, antog han, at Skibet vilde være drejet  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Streg. Kaptajnen gjorde opmærksom paa, at han ved Kovending altid bjærgede Storsejlet; skete dette ikke, vilde det tage længere Tid at faa Skibet til at falde af.

Overstyrmand Myhre, som havde sejlet med „Georg Stage“ i 12 Aar, antog, at man brugte 15 Sekunder til at lægge Roret i Borde for at falde af; maaske dog lidt mindre. Skibet stagvandt paa 2—3 Minuter i frisk Vejr, brugte c. 4 Minuter til Kovending — alt under Forudsætning af, at der manøvreredes rigtigt med Sejlene.

Styrmand Drejso, som kun havde været  $2\frac{1}{2}$  Maaned om Bord i „Georg Stage“, sluttede sig til Myhres Udsagn. Han mente dog, at kun naar Roret lagdes op, tog det c. 15 Sekunder, men at det ved at lægges ned gik en Del hurtigere. Han turde ikke udtale sig om den Tid, „Georg Stage“ brugte til Stag- og Kovending, men ansaa Skibet for let at manøvrere. — Hvor meget „Georg Stage“ kunde være faldet af, fra det Øjeblik Kommandoen „Op med Roret“ lød, og til Kollisionen skete, kunde han ikke sige, men han mente ikke, at det var mere end en halv Streg. — Da han senere kom for igen, og Defensor spurgte ham, om han troede, at Kollisionen kunde være undgaaet, saafremt „Georg Stage“ var løbet op i Vinden i Stedet for at falde af, eller at Kollisionen i alt Fald var bleven mindre voldsom, nægtede han at udtale sig herom, idet han forklarede, at han ikke turde have nogen Mening herom.

Premierløjtnant M alte Bruns Forklaring om „Georg Stages“ Manøvreringsævine faldt ligeledes sammen med de afgivne Forklaringer. Han gjorde ligeledes gældende, at der altid hengaar et Par Sekunder, inden man sporer Virkning af Roret, og han tilføjede, at under Forudsætning af, at Styrmand Drejso's paa et tidligere Tidspunkt afgivne Forklaring vedrørende Kollisionsøjeblikket er rigtig, kan „Georg Stage“ — efter hans Formening — ikke være faldet mere af end højst  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Streg inden Kollisionen.

Paa Kaptajn Saabyes Ønske blev det oplyst, at „Ancona“ ramte „Georg Stage“ under en Vinkel af 46 Grader. — Kaptajnen udtalte derefter som sin Mening, at man forholdsvis let vilde kunne udregne — ved Hjælp af de nu opgivne Tider for „Georg Stages“ Manøvreringsævine — hvor vidt den ved at løbe op i Vinden kunde have undgaaet Kollisionen, eller hvorledes denne vilde være foregaaet.

Retsformanden bemærkede hertil, at dette var ogsaa Rettens Mening, og at det netop var Grunden til de nu afgivne Vidneforklaringer.

Sluttelig bad Kaptajn Saabye om at faa tilført, at de kommanderende nødvendigvis maa staa paa Bakken, særligt i snævre Farvande for at have tilstrækkelig Over-

blik, samt at man kun derfra kan se, om Lanternebrænder.

Efter at Protokollen var oplæst, dimitteredes Vidnerne, og Sagen udsattes paany en Uge.

## Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Nordamerika, hvorfra der ogsaa i den sidst forløbne Uge har været fragtet livligt, frembyder ellers intet af de hjemgaaende Markeder noget særlig nævneværdigt. De i Rusland herskende revolutionære Tilstande har skadet Skibsfarten i meget betydelig Grad, ikke alene derved, at mange Skibe i russiske og finske Havne har lidt og lider lange Ophold, hvilket jo kun betyder Penge ud af Lommen, men ogsaa indirekte har Forholdene haft en ugunstig Indflydelse paa Fragtmarkedet i al Almindelighed, idet Tonnage, som ellers skulde have sejlet paa russiske Pladser, nu i stor Udstrækning har maattet søge andetsteds hen, hvorved naturligvis Raterne trykkes. Særlig for danske Redere er de russiske Pladser af stor Betydning, og vi maa oprigtigt baahe, at der snart vil indtræde ordnede Tilstande igen, om end det ser ud til, at det vil vare nogen Tid, inden dette sker. Der skal være meget Korn rundt omkring paa Stationerne i det Indre, men hvor meget der vil naa frem til Udskibningshavnene er ikke godt at vide. I Nordfinland og Nordsverrig er det nu paa det allersidste med Afskibningerne for i Aar, hvorimod der fra de nedre Pladser findes adskillige Trælaster endnu, særlig til britiske Havne, men Raterne er gennemgaaende ikke videre høje.

Det østlige Marked er stadig meget stille, og da Laster er faa, medens Tonnage er rigelig, holder Raterne sig lave. Kurrachee har sidst sluttet til 13/6 à 14/ pr. Novbr./Decbr. til udsøgt Havn. Bombay har for „outsiders“ ikke stort andet end Erts og har derfor sluttet et Par Baade til 18/ Garston, Filadelfia eller Baltimore. Rispladserne fragter næsten intet til Evropa, men til Japan fandt en Afslutning Sted til 11/6 en, 12/ to Havne pr. Februar. Kulraterne fra Calcutta er uforandrede, men fra Moji er de en Kende bedre paa Basis af 1,70 Dollars til Singapore.

Sortehavet og Azoff har kun taget yderst lidt Tonnage, men nominelt er Raten fra Odessa eller Nikolajeff 10/ til udsøgt Havn, 10/6 N. C. for mindre Baade, og fra Kherson noteres 10/9 à 11. Kustendje har betalt 9/3 Rotterdam direkte, prompt, og Sulina tog nogle November Baade til 9/6 udsøgt Havn, 10/ „any“, 6 d. mere Hamburg, imod mindst 1/ mere for et Par Uger siden.

Middelhavet ligger flovere, da Tonnageudbudet har været meget stort, grundet paa den lammede Eksport fra Sydrusland, men den effektive Forretning er ikke særlig stor, da Rederne kun meget modstræbende gaar med til at acceptere Befragternes lavere Fragtrater. For Erts bydes der gennemgaaende mindst 3 d. mindre end for en Uge siden. Der noteres for Fosfat 7/6 à 7/9 Sfax/Antwerpen eller Ghent, 8/ Nantes med „free despatch“. Aleksandria flov paa Basis af 9/ Bomuldsfrø til Hull pr. November. For Byg fra Benghazi betaltes 10/9 til U. K. Ertsraterne fra Bilbao er paa det nærmeste uforandrede. Der betaltes sidst 5/6 til Rotterdam, 5/9 Grangemouth, 5/10 $\frac{1}{2}$  Middlesbro, 5/11 $\frac{1}{2}$  Newport.

Nordamerika har fragtet en Masse Dampere i Ugens Løb, navnlig for Korn. Raterne har holdt sig paa 1/9 $\frac{3}{4}$  à 1/10 $\frac{1}{2}$  for Havre, 2/4 $\frac{1}{2}$  à 2/5 $\frac{1}{4}$  for tungt Korn fra „Northern range“ til udsøgt Havn pr. December/Februar, medens der til Danmark, en Havn, betaltes 2/6 $\frac{3}{4}$  pr. primo Marts, 2/4 $\frac{1}{2}$  pr. Maj, 1 $\frac{1}{2}$  d. mere to Havne. For Bomuld var der et skarpt Begær efter promptest mulig Tonnage, og der sluttedes en halv Snes Baade pr. 10. Novbr./10. Decbr. til 31/3 à 33/9 Savannah/Liverpool,

32/6 à 35/ Wilmington/Liverpool eller Bremen. Golfpladserne har fragtet overordentlig livligt paa Netto Charter, og der betales fra New Orleans eller Galveston til U. K. eller Kontinentet indtil 12/9 for prompt Lastning, 12/3 à 12/6 pr. Novbr./Decbr., 12/ pr. Januar. Ogsaa til Danmark fragtedes en Del Baade til 13/3 à 13/6 én, 13/9 à 14/ to Havne. For Korn betales 2/11<sup>1</sup>/<sub>4</sub> pr. December, 2/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> pr. Februar til udsøgt Havn, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ekstra Hamburg. Tømmerlaster sluttedes der ikke mange af, men der noteres en Del, bl. a. til 86/3 à 87/6 god kontinental og en britisk Havn, 102/ Pensacola/Buenos Ayres, 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dollars Gulfport/Bahia Blanca. For Fosfat sluttedes en 3,000 Tons Baad pr. December Port Inglis/Malmø til 17/9.

La Plata Markedet har skuffet betydeligt. Der viste sig Tegn til lidt Bedring, og nogle enkelte Baade sluttedes til 15/ à 15/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, prompt, men derpaa sank Raterne til 14/ à 14/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, hvortil der sidst er sluttet. Endvidere betales 13/6 à 14/ fra Bahia Blanca, men Sæsonen er nu her foreløbig forbi, og der vil næppe blive gjort mere, førend den ny Høst kommer frem.

Østersømarkedet er temmelig livløst, idet de russiske Pladser kun har meget lidt at byde paa, og Sejladsen paa de nordligere Havne i Botten maa betragtes som forbi for i Aar. St. Petersborg og Kronstadt synger ogsaa paa det sidste Vers og gaar matte ud af Sæsonen. For Korn fra St. Petersborg har der sidst været sluttet til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/6 Antwerpen, Hamburg, Weser, og fra Kronstadt til London sluttedes der lidt til 28/6 à 30/ D/B. maks. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> Boards 2/6 mere, 25/ Leith. 30/6 D/B. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Boards Petersborg/Sharpness. De andre russiske Havne har næsten intet sluttet, men da de sidste Beretninger lyder mere beroligende, vil Udførslen forhaabentlig snart begynde igen. Libau noterer omkring 11 d. til London eller Rotterdam, 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen. De tyske Pladser er ligeledes stille; der noteres bl. a. 1/3 Hvedebasis Königsberg/London, Hull eller Rotterdam, 7/ Sleepers Memel/Troon, Rm. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6 pr. Ton Sukker fra Rostock eller Wismar til London.

Kulfragterne er faste til Middelhavet, men til Danmark og Østersøen maa de nærmest betegnes som svagere, idet ny Ordre ikke kommer saa stærkt i Markedet som for nogle Uger siden, medens Tonnage paa Grund af Stilstanden i Eksporten fra Rusland er rigelig. Fra Østkysten betales nu 4/6 à 4/9 for større Baade til Kjøbenhavn eller første Klasses Provinshavn, 4/9 à 5/3 for mindre Baade, 5/3 à 6/6 til Smaahavnene, 5/3 à 5/6 Kiel eller Wismar, 4/9 à 5/ Swinemünde, 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/ Stockholm, 5/9 à 6/3 Riga eller Libau, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/ Oporto, 4/9 à 5/ Lissabon, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Livorno, 6/3 à 6/9 Genua, 6/6 à 7/ Sicilien, 6/ Port Said. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff skal nævnes 5/ til Lissabon, 5/9 Sevilla, 6/6 Barcelona, 6/3 à 6/9 Genua (højest for prompt), Frcs. 8 Bona, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Algiers, 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Marseille, 6/ Aleksandria eller Port Said, 11/9 Colombo, 5/9 Las Palmas, 10/ à 10/3 La Plata for prompt, 8/ à 8/3 pr. December.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende Urolighederne i Rusland lyder Beretningerne fra visse Egne af Landet, navnlig Sydrusland, ret triste. I Østersøhavnene synes det derimod lidt bedre, saaledes meldes sidste Mandag fra Libau, at Strejken dér var endt, og fra Riga, at Losning af Skibe var begyndt, samt at Lastning snart ventes paabegyndt. Paa de tyske Østersøpladser er det nærmest uforandret; Königsberg noterer dog atter 15 Mark. Stettin staaer stadig godt, og det lader til, at der ikke er saa mange fragtlede Skibe; fra øvrige pommerske og mecklenburgske Havne har der som sædvanlig i Begyndelsen af en Maaned været nogle Ladninger Rug og Hvede, men just ikke mange; fra Barth er sluttet til c. 5 Mark, fra Greifswald 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, fra Rostock 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4 Mark.

ab Lübeck udbydes flere Ladninger Salt til Sydsværrig og Danmark 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

ab Kjøbenhavn var det i forrige Uge usædvanlig flovt, og det var ikke mange Befragtninger, der blev gjort derfra; der sluttedes saaledes til Aalborg Oljekager 15 Øre, til Ystad Klid 5 og 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kr. samt et Par Skibe for Hvidkaal til Stettin.

ab Hull noteres foruden flere Ladninger Klid ikke saa faa Oljekageladninger til Danmark 7/, at lade i Dok.

## Spørgsmaal og Svar.

*Sp.:* Kan en Mand, som i Odessa er paamønstret et Skib efter dansk Sølov for en Rejse til Østasien, efter endt Rejse igen afmønstres i Odessa, uden at Skibet skal betale Rejsen til Danmark? H.

*Sv.:* Hvor og naar en Mand kan afmønstres vil i Almindelighed fremgaa af Forhyringskontrakten. Naar ikke andet er vedtaget, er Søfolk, som er forhyret for ubestemt Tid, pligtige at følge Skibet, indtil det efter endt Rejse enten er ankommet til Forhyringsstedet, eller hvis de er forhyret i Danmark, til hvilken som helst indenlandsk Havn.

Den Forhyrede kan i saadanne Tilfælde ikke have Krav paa Hjemrejsepenge.

## Fra Sø og Land.

Lodsvæsenet. Ministeriet har ansat Lodsformand ved Skagens Lodseri P. K. Nielsen som Lodsoldermand ved Frederikshavns, Bangbostrands og Hørsholmens Lodserier.

I Southampton er en stor og udmærket Tørdok for nylig bleven fuldendt. Denne Tørdok er en af de største i Verden og vil kunne optage de største Dampskibe. Den har følgende Dimensioner: Længde 875<sup>1</sup>/<sub>4</sub>', Længden der optages af Kølblokkene 839', Bredde ved Indgangen 90', Bredden ved Bunden 90', Dokkens Bredde ved Overkant 125' og Dybden fra Overkant til Bunden 43'. Vanddybden er ved Højvande ved Slaptid 29<sup>1</sup>/<sub>2</sub>'.

Dokken er bygget næsten udelukkende af Portland Cement, hvoraf der er medgaaet 133,000 Kubik Yard. Den indeholder 85,000 Tons Vand og kan ved Hjælp af to Centrifugalpumper tømmes i Løbet af 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time.

(Norges Sjøfartstidende)

3-m. Skonnert „Rota“, Kapt. Hansen, af Marstal, er i Følge Telegram forleden ankommen til London. Desværre har Skibet paa Rejsen mistet en ung Sømand fra Svendborg

## Ugens Havarier.

Charlotte Sophie, Jagt af Randers, er indslæbt læk til Horsens efter Grundstødning ved Rogense. Skibet kom flot med Assistance af Bjærgere mod en Bjærgeløn af 750 Kr.

Valkyrien, Galease af Aalborg, kom den 2. ds., paa Rejsen fra Aalborg til Horsens med Cement, paa Grund paa Sletterhage. Flot ved egen Hjælp og ankommet til Horsens.

A. Asgeirsson, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Troon f. O. efter en haard Rejse fra Island, og har faaet en Del oven Bords Skade.

Ydun, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Southampton til Dysart i Ballast, strandet paa Klipperne ved Dunbar og er Vrag. Besætningen reddedes ved Hjælp af Raketapparatet. „Ydun“ var bygget i 1879 i Svendborg af Eg og maalte 94 Netto Reg.-Tons,

• Erika, Dpsk. af Riga, kom den 2. ds., paa Rejsen fra Leith til Swinemünde med en Ladning Kul, paa Grund ved Agger. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Niels Juel, Skonnertbrig af Odense, er, paa Rejsen fra Harburg til Poole med en Ladning Oljekager, indkommet læk til Harwich.

De 8 Søkende, Jagt af Marstal, er, paa Rejsen fra Holbæk til Halmstad i Ballast, grundstødt i Thylysund ved Halmstad.

Ilu, Skonnert af Riga, kom den 31. Oktober paa Rejsen til Holbæk med Hvedelast paa Grund udfør Kastrup.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 6. ds., paa Rejsen fra Hernøsand til Calais med Trælast, grundstødt ved Gjedserodde.

Azela, Brig af Nibe, er, paa Rejsen fra Boness til Hjemstedet med Kul, indløbet til Granton Harbour med Tab af Anker etc.

Julia, svensk Dpsk., har, paa Rejsen fra St. Petersburg til Aalborg med Hvede og Oljekager, været paa Grund paa Lysegrunden og indkom læk til Helsingborg.

Edmund, Galease af Marstal, har paa Rejsen til Rostock været paa Grund ved Onserig. Flot med Assistance af Svitizers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Coureur (?), Skonnert af Rønne, er den 6. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Vejle, strandet ved Agernæs.

Julie Hedegaard, Skonnert af Svendborg, er den 6. ds., paa Rejsen fra Skibskær til Marstal med Bræddelast, grundstødt ved Rødsand.

Axel, svensk Skonnert, er inddrevet ved Bøgebjerg paa Hindsholm. Om Besætningens Skæbne vides intet.

Anna, Galease af Haderslev, er den 6. ds. indkommet til Nyborg i Ballast fra Odense. Skibet har faaet en Del oven Bords Skade og har mistet Anker og Kæde.

Hellig Olav, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin sidste Rejse fra New York hertil haft det Uheld Søndag Aften ved 11 Tiden at tage Grunden ved „Store Middelgrund“ Sydvest for Anholt. Skibet var straks flot, men lekkede, og da det naaede udfør Espergjærde, stod der 15 Fod Vand i Lasten, saa Kaptajn Holst maatte opankre der paa lavt Vand for alle Eventualiteters Skyld. Dykkerdamperen „Hertha“ kom nu til, og ved Hjælp af „Herthas“ Pumper, der tørttes over paa „Hellig Olav“, kunde man nu holde det gaaende herind til Kjøbenhavn, hvor Skibet ankom om Eitermiddagen med sine 124 Passagerer.

Helene, Skonnert af Svendborg, er d. 7. ds., paa Rejsen fra Nyborg til Nakskov med Oljekager, bleven oversejlet ved Slipshavn af Dampfærgen fra Nyborg. Skonnerten sank. Besætningen, Kaptajn Jensen og hans Søn, blev taget om Bord paa Færgen, hvor Kaptajnen imidlertid straks efter afgik ved Døden.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Lørdag den 4. ds. fandt paa Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværfts Værft en Aføbning Sted af en Skonnert, bygget for Regning Østasiatisk Kompagni. Skonnerten, der fik Navnet „Viking“, forsynes med en Hjælpemotor og er bestemt til Post- og Passagerfart mellem de vestindiske Øer. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Damper til Em. Z. Svitizers Bjærgnings-Entreprise.

## „Wolverine“

**Gasoline Baade-Motorer** er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. November.) Algarve, Borries, passerede Darthmouth 5. November for her—Aguilas. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Mandal 7. November hertil. — Adolph Andersen, Schubert, afgik

fra Namsos 4. Novbr. til Island. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Antwerpen 7. November. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 31. Oktober. — Antwerpen, Madsen, afgik fra St. Petersburg 4. November. — Arkansas, Petersen, ankom til Boston 6. November. — Arno, Strubberg, ank. til Barcelona 31. Oktober. — Axelhus, Skov, ank. til Trondhjem 6. November. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Biscay 3. November. — Beira, Lunge, ank. til Rotterdam 6. Novbr. — Chr Broberg, Nielsen, ankom til Messina 5. Novbr. — Christian IX, Wiencke, afgik fra London 5. November. — Dagmar, Larsen, afgik fra Dunston 2. November. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 30. Oktober. — Ella, Andresen, afgik herfra 4. November. — Florida, Ørum, ankom til New York 29. Oktober. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 6. November. — Garonne, Kromann, afgik fra St. Petersburg 5. November. — Georgios I, Sørensen, ankom til St. Petersburg 3. November. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til St. Petersburg 31. Oktober. — Jolantha, Simonsen, afgik herfra 5. November. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 29. Oktober. — Kentucky, Staal, ankom hertil 27. Oktober. — Kiew, Meldahl, ankom til Reval 6. November. — Kursk, Gommessen, ankom til St. Petersburg 30. Oktober. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 7. Oktbr. — Loire, Craignou, afg. fra Bordeaux 6. Novbr. — Louise, Kruuse, afgik fra Methil 8. November. — Louisiana, Andersen, afgik herfra 26. Oktober. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til St. Petersburg 24. Oktober. — Maja, Iversen, ankom hertil 5. November. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 5. November. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra New York 5. November. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. fra Dartmouth 7. November. — Omsk, Jonsen, ankom til St. Petersburg 26. Oktober. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 3. November. — Perm Christensen, ank. til London 6. November. — Pregel, Olsen, ank. til Windau 7. November. — Rita, Schibbye, passerede Holtenau 5. Novbr. for Riga—Antwerpen. — Seine, Dampt, ankom til St. Petersburg 7. November. — Texas, Andersen, afgik fra New York 28. Oktober. — Thyra, Fischer, ank. hertil 6. Novbr. — Tiber, Bech, afg. fra Cadiz 4. November. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Antwerpen 7. November. — Vondsystel, Jacobæus, ank. til St. Petersburg 1. November. — Viking, Rasmussen, ankom til Libau 29. Oktober. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 6. November. — United States, Wulff, ankom til New York 29. Oktober. — Hengest, Harder, pass. Skagen 7. November for Hull—Windau. — Esbjerg, Søeberg, ank. til Stockholm 4. November. — Hittfeld afg. fra Liverpool 31. Oktober. — Dana ank. hertil 5. November. — Riberhuus, Andresen, ank. hertil 5. November. — Annie ankom hertil 3. November. — Vadse, ank. til Liverpool 5. November. — Lord afgik fra Swansea 2. Novbr. — Flora afg. herfra 2. November. — Leander afg. herfra 4. Novbr. — Jupiter ankom hertil 3. November. — Svanen afgik fra Bergen 6. November. — Aarhus, Sørensen, ank. hertil 5. November. — Ceres, de Cunha, afgik fra Kristianssand 7. November paa Køjse hertil fra Færøerne og Island. — Laura, Aasberg, ankom hertil 6. November fra Island. — Tjaldur, Rothe, ankom til Leith 7. November paa Rejse herfra til Færøerne.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, ankom til St. Petersburg 28. Oktober. — Frode, Meyer, afg. fra Howdon Dock 2. Novbr., bestemt til Libau. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til London 30. Oktober. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport 2. November, best. til Parana. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Stettin 7. November. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Honfleur 1. November. — Knud II, Hausen, ankom til St. Petersburg 28. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 29. Oktbr. — Ragnar, Holst, ank. til Libau 3. Novbr. — Skjold, Risø, ankom til Aarhus 1. Novbr. — Magnus, C. A. Schmidt, afgik fra St. Petersburg 1. November, best. til Dunkerque. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Uleåborg 2. Novbr., best. til Rotterdam. — Svend II, Jensen, ank. til Kristinestad 6. November. — Harald, Hveysel, ankom til Sunderland 5. Novbr.

Viking. Bjørn, Drescher, ank. til Dieppedalle 5. Novbr. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Sikeå 3. November. — Ulf, Huus, ankom til Lovisa 7. November.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 28. Oktober, bestemt til New York. — Michail Ontchoukoif, Harboe, ank. til Cardiff 27. Oktbr. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til St. Petersburg 25. Oktober. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Baltimore 4. November. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. til London 27. Oktbr. — Excellence Pleske, Thorsoe, afgik fra St. Petersburg 1. November, bestemt til Dunkerque. — Pawel Andrejef, Tannebek afg. fra Odessa 24. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 31. Oktbr. — Peter Berg, Knudsen afg. fra St. Petersburg 3. November, bestemt til Hamburg. — Alexander Shukof, Dahl, afgik fra Newcastle 31. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Newcastle 6. November. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 25. Oktober.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, ank. til Blyth 3. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Sunderland 1. November, bestemt til Riga. — Hamlet, Reese, ankom til Reval 28. Oktbr. — Helge, Olsen, ank. til Riga 31. Oktbr. — Rolf, Olsen, ankom til Lovisa 30. Oktober. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 1. November.

**Heimdal.** Anine, Leth, ank. til Grangemouth 5. Novbr. — Kamna, Løffler, ank. til Dieppe 6. November. — Helga, Risø, afg. fra Hernøsand 2. Novbr. — Martha, Christensen, ankom til Howden Dock 7. Novbr. — Elna, Rathje, ankom til Toulon 31. Oktbr. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Calais 4. November. — Simone, Møller, afg. fra Hernøsand 4. Novbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Ljusne 7. Novbr.

**Vesterhavet.** Nordsøen, Gram, afgik fra Skellefteå 5. November, best. til Gravelines. — Nexos, Basse, ankom til Antwerpen 4. November. — Nora, Jørgensen, ankom til Bremerhaven 31. Oktober. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 4. Novbr., best. til St. Petersborg. — Napoli, Christensen, ank. til Wiborg 31. Oktober. — Bodil, Jessen, ankom til Kotka 31. Oktober. — Dagmar, Hansen, afg. fra Glasgow 4. Novbr., best. til Aabenraa. — Neptun, Knudsen, ankom til Gefle 5. November. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Mariagerfjord 3. November, best. til Trångsund. — Alfa, Iversen, ankom til Esbjerg 7. November.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Ghent 3. Novbr. — Dagny, Lorentzen, ank. til Limhamn 6. Novbr. — Mary, Larsen, afgik fra Lowestoft 5. Novbr., best. til Königsberg.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ank. til Lovisa 1. Novbr.

**Jylland.** Ingrid, Winther, ank. til Helsingfors 31. Oktbr. — Ebba, Meinertz, ank. til St. Petersborg 2. November. — Karen, Eriksen, ank. til Blyth 6. November.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Rotterdam 5. Novbr. — Nordland, Norsk, afg. fra Tyne 6. November. — Holland, Poulsen, ankom til Warkworth 7. Novbr. — England, Andersen, ank. til Randers 4. Novbr. — Rusland, Møller, ankom til Hobro 4. Novbr.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 4. November. — Eklipika, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — Polarstjernen, Branth, ankom til Buenos Ayres 21. Oktober. — Mars, Clausen, afg. fra Lemvig 7. November.

**Kjøbenhavn.** Russia, Jespersen, ankom til Ghent 2. November. — Livonia, Skov, ankom til Riga 3. November.

**Union.** Frisia, Nielsen, afgik fra Blyth 4. Novbr., best. til Riga. — Britannia, Jensen, afgik fra Rotterdam 2. November, ankom til Barry f. O. 5. November. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Riga 3. Novbr., best. til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 7. Novbr., bestemt til Shields f. O.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 4. Novbr., ank. til Middlesborough 6. November. — Estonia, Dam-Larsen, afg. fra Amsterdam 2. November, ank. til Helsingør 5. November.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Blyth 3. Novbr., ankom til Lübeck 7. November.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afg. fra Kemi 29. Oktober, best. til Sharpness. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Sulina 6. November. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Sunderland 4. November, bestemt til Swinemünde. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Aarhus 6. Novbr. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Kbhvn. 3. Novbr. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Kramfors 4. November. — Kronborg, Sørensen, afgik fra Sulina 21. Oktober, best. til Antwerpen. — Rosenborg, Schultz, ank. til Dunkerque 3. Novbr. — Skanderborg, Albertsen, ankom til Stugsund 5. Novbr. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Blyth 6. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Trångsund 30. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 29. Oktbr.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Hamburg 5. Novbr., best. til Firt of Forth. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 6. Novbr. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Aleksandria 1. November, best. til Odessa. — Silkeborg, Pedersen, ank. til West Hartlepool 26. Oktober. — Skodsborg, Schultz, ankom til Cardiff 28. Oktober. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Petersborg 6. Novbr., best. til Ghent. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Kronstadt 31. Oktober. — Vordingborg, Petersen, ankom til Hull 5. November.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til Jakobstad 27. Oktbr. — Jægersborg, Larsen, ank. til Bona 3. November. — Kalundborg, Lund, ankom til Lissabon 5. November.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Kbhvn. 6. November.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, afg. fra Riga 3. Novbr., best. til Amsterdam. — Helene, Jensen, afgik

fra Blyth 3. Novbr., best. til Reval. — Agnete, Sørensen, afg. fra Vejle 2. Novbr., ank. til Blyth 5. Novbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Kiel 2. Novbr., ankom til Burntisland 6. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Riga 31. Oktbr., ankom til Dunkerque 7. Novbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 4. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Ajax, Brønsen, afg. fra Kiel 2. Novbr., ankom til Burntisland 5. November. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Boness 2. November, ankom til Svendborg 7. Novbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 2. Novbr., ank. til Kiel 5. Novbr.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til New Orleans 1. November. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 3. November. — St. Thomas, Prahl, ankom til Kjøbenhavn 23. Oktober. — St. Domingo, Koch, afgik fra Cadiz 30. Oktober.

**Æro.** Enigheden, Svane, ank. til Helsingør 31. Oktbr.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Grangemouth 4. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Kronstadt 7. November. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Kronstadt 3. Novbr. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Blyth 7. Novbr. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Sharpness 4. Novbr. — Hans Tausen, Klaborg, ank. til Kbhvn. 6. Novbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Odense 3. November. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. fra West Hartlepool 1. November. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Ghent 6. Novbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Kbhvn. 6. Novbr. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Hudiksvall 7. Novbr. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Petersborg 6. November. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Blyth 3. November. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Aleksandria 4. November.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Korsør 29. Oktbr. — London, Krogh, ankom til Råfsø 3. Novbr. — Paris, Tholander, ank. til Aarhus 6. Novbr. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 26. Oktober, best. til Liverpool.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Kronstadt 3. Novbr. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 7. November. — Roma, v. Thun, ank. til Liverpool 30. Oktober.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Hudiksvall 6. November. — Kai, Kurtzhals, ank. til Neufahrwasser 6. Novbr. — Erik, Steen, ank. til Aarhus 8. Novbr. — Svend, Christensen, ankom til Korsør 7. Novbr. — Axel, Damm, ank. til Terneuzen 4. November. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Methil 5. November. — Skjaln Hvide, Poulsen, ank. til Rouen 5. November. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Tynen 6. Novbr. — Chr. Gylstorf, Nielsen, afgik fra Gefle 28. Oktober, best. til Port Vendres. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Wasa 6. Novbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afgik fra Kronstadt 8. November, best. til Bremen. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afg. fra Blyth 4. Novbr., best. til Kbhvn.

## Sejlskibe.

**Fanø. Nordby.** Lenita, Clausen, ank. til Hull 5. Novbr. fra Sundsvall. — Hans, Jensen, ankom til Kaysna 3. Novbr. fra Goole. — S/S. Carla, Holst, ankom til Kalmar 5. Novbr. fra Königsberg.

**Rønne.** Veset, Koføed, ank. til Helsingborg 29. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ankom til Swinemünde 30. Oktober. — Amalie, Nielsen, ankom til Helsingborg 30. Oktober. — Rolf, Møller, ankom til Karlshamn 30. Oktober. — Clara Marie, Plum, ankom til Kjøbenhavn 1. November. — Sigurd, Hansen, ank. til Helsingborg 2. Novbr. — Nestved, Munch, ankom til Karlshamn 2. November. — Castor, Clausen, ank. til Stubbekjøbing 2. November. — Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 3. November.

**Svendborg.** Skirner, Pilegaard, ankom til Leiths Red 30. Oktober. — Kirstine, Sørensen, ankom til Falkenberg 31. Oktober. — Jens, Eriksen, ankom til Burhead 30. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Blyth 30. Oktober. — Ruth, Valentin, ankom til Odense 30. Oktober. — Triton, Nielsen, ankom til Dysart 30. Oktober. — Svendborg, Møller, ank. til Blyth 31. Oktober. — Urda, Mikkelsen, ank. til Dysart 28. Oktober. — Agnes, Nielsen, ankom til Boston 28. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Norrköping 31. Oktbr. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Harburg 1. November. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Drøbak 2. Novbr. — Delos, Andersen, ank. til Leith 2. November. — Hanne, Nielsen, ankom til Vasa 2. November. — Vera, Jensen, ank. til Gefle 31. Oktober. — Grethe, Hansen, ankom til Königsberg 31. Oktober. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 3. November. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Nakskov 3. November. — Westa, Poulsen, ank. til Göteborg 3. November. — Mercur, Lund, ankom til Blyth 2. November. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Stege 4. November. — Confidence, Mouritzen, ankom til Dundee 3. November. — Boline Marie, Hansen, ankom til Kiel 4. November. — Fanny, Hansen, ank. til Kings Lynn

5. November. — Gefion, Rasmussen, ankom til Boness 6. November. — Skjold, Larsen, ankom til Korsør 5. Novbr. — Leif, Andersen, ankom til Kjøbenhavns Red 7. Novbr. — Elise, Andreassen, ankom til Frederikssund 5. November. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Ghent 6. November. — Flora, Sørensen, ankom til Aarhus 6. November. — Valborg, Brandt, ankom til Leiths Red 6. November.

**Ars.** Niels, Jensen, ankom 30. Oktober til Helsingfors. — Frem, Haagensen, ank. 30. Oktbr. til Ipswich. — Peter, Olsen, ank. 30. Oktober til Stege. — Industri, Raahauge, ankom 30. Oktober til Lissabon. — Enigheden, Friis, ank. 28. Oktober til Kolberg. — Venus, Jensen, ankom 31. Oktbr. til Gibraltar. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 31. Oktober til Gibraltar. — Likka, Petersen, ankom 30. Oktbr. til Frederiksstad. — Vigilant, Rasmussen, ank. 30. Oktbr. til Gibraltar. — Neptun, Jensen, ankom 31. Oktober til Haderslev. — Albertine, Madsen, ankom 31. Oktober til Nyborg. — Marie, Weber, ankom 31. Oktober til Warnemünde. — Immanuel, Bager, ankom 31. Oktober til Grangemouth. — Ino, Weber, ankom 31. Oktober til Haarborg. — Hildur, Andersen, ankom 1. November til Brevik. — Svanen, Rosenbeck, ankom 1. November til Gibraltar. — Hansigne, Thøgersen, ankom 1. November til Aalborg. — Bølggen, Friis, ankom 1. November til Lysekil. — Freya, Petersen, ankom 30. Oktober til Lysekil. — Smart, Christensen, er 28. Oktober afsejlet fra Gefle til Sunderland. — Pauline, Jørgensen, ankom 31. Oktober til Frihavnen. — Hansine, Christensen, ankom 31. Oktober til Kjøbenhavn. — Bonavista, Christensen, ankom 1. Oktober til Genua. — Arietis, Andersen, ank. 2. November til Malaga. — Elise, Marie, Olsen, ankom 2. November til Kristiania. — Dana, Petersen, ankom 2. November til Aalborg fra Setubal. — Argo, Clausen, ankom 1. November til Paramaribo. — Fredensborg, Kisby, ankom 2. November til Barbados. — Dorteia, Bager, ankom 2. November til Oscarshamn. — Ellen, Hansen, ank. 2. November til Kjøbenhavn. — Fred, Friis, ank. 3. November til Inverkielling. — Karen, Jensen, ank. 3. November til St. Petersborg. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom 2. November til Langesund. — Freir, Kastrup, ankom 1. November til Karlshamn. — Cecilie, Rasmussen, ankom 2. November til Kjøbenhavn. — Vega, Hansen, ankom 2. November til Svendborg. — Marie, Friis, ankom 29. Oktober til Lysekil. — Freden, Andersen, ank. 2. November til Gøteborg. — Mathilde, Hansen, ankom 3. November til Skien. — Castor, Sonne, ankom 2. November til Langesund (Norge). — Svalen, Rosenbeck, ankom 5. November til Malaga. — Marstal, Hansen, ank. 5. Novbr. til Barth. — M. Hay, Petersen, ankom 5. November til Anstruther Fjord. — Gertrud, Jørgensen, ankom 4. Novbr. til Rørvig. — Forældres Minde, Christensen, ankom 6. November til Langesund. — Familiens Haab, Petersen, afgik 4. November fra Kjøbenhavn til Hasle. — Fortuna, Schmidt, ankom 3. November til Kjøbenhavn fra Wismar. — Norden, Rasmussen, ankom 5. November til Aalborg. — Carl, Lindegaard, ankom 2. November til Civita Vecchia (Italien). — H. C. Grube, Svane, ankom 5. November til Gøteborg. — Ellen, Christensen, ankom 4. November til Kjøbenhavn. — Familien, Caspersen, ankom 6. November til South Shields. — Karoline, Albertsen, ankom 4. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ruth, Eriksen, ankom 6. November til Grangemouth.

Forlaug for **De kontraherer** for 1906

## Bundfarvetilbud fra

**EMIL G. von HÖVELING, HAMBURG**

ved Einar H. Petersen, Vesterbrogade 139.

Telefon 915 — 9997. Telegram Adr. „Compositum“.

### 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.

**Sundet. Hveen N.** Vragvageren ved Vraget af Damperen „Robert“ N. for Hveen er inddraget. Der er mere end 28 Fod Vand over Vraget.

**Store-Bælt. Nyborg Fjord.** En Skonnert er sunket paa Nyborg Fjord c. 1 $\frac{1}{2}$  Kbl. SSV. for Risprikken paa Tungen i

Linjen Ledefyrene paa Jomfruhøj overet. Masterne er over Vandet.

Vraget afmærket med et Vragflag og om Natten med en hvid Lanterne.

**Limfjorden. Nibe.** Den til Nibe gravede, c. 2 $\frac{1}{2}$  Kml. lange, 13 Fod dybe Rende er nu afmærket saaledes: V.-Siden af Renden med 19 røde Stager med Kost, en rød Stage og 6 Varpebøjer. Ø.-Siden med en hvid Stage med Halmvisk, en hvid Stage, 6 Varpebøjer og en hvid Stage med Halmvisk. Afstanden mellem Sømærkerne paa Rendens V.-Side er c. 1 Kbl.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Sundet. Malmö.** Fra Fyr- og Lodsartøjet uden for Malmö skal, naar Dampfærge ventes, gives Taagesignal med Et-Knald hver 4 Minuter.

**Oregrundsgræpen. Djursten.** Paa Djursten Fyrtaarn gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa slaas Et-Slag hver 15 S. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Nordstrømsgrund“ inddraget den 3dje November 1905.

**Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt.** I Helsingfors Distrikt er følgende Fyr tændt:

Kråkholm røde, faste Ledefyr, paa Øens V.-Side. Flammens Højde: 20 og 12 Fod. Fyrpæle. 59° 59' N. Br. 27° 27' Ø. Lgd., og 59° 58' N. Br. 23° 26' Ø. Lgd. Holdt overet leder de gennem den gravede Rende paa Ekenäs Bank.

Tullholm Fyr, paa Øens N.-Kyst, viser grønt Hurtigblink fra S. 64° V. til S. 73° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra gennem V. til N. 89° V., rødt Hurtigblink derfra til N., grønt Hurtigblink derfra til N. 81° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra gennem Ø. til S. 87° Ø., rødt Hurtigblink derfra til S. 73° Ø. Flammens Højde: 19 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 48' N. Br. 22° 55' Ø. Lgd.

Fläckgrund, paa Klippens S.-Kant, viser grønt Hurtigblink fra N. 18° Ø. til N. 23° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 40° Ø., rødt Hurtigblink derfra til Ø., grønt Hurtigblink derfra til S. 47° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til S. 36° Ø., rødt Hurtigblink derfra gennem S. til S. 20° V., grønt Hurtigblink derfra gennem V. til N. 68° V., hvidt og rødt vekslende Lys derfra til N. 65° V., rødt Hurtigblink derfra til N. 61° V. Flammens Højde: 18 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 52' N. Br. 22° 50' Ø. Lgd.

**Rysskär.** Paa Rysskär er tændt to Ledefyr. Bagfyret, paa Øens S.-Kyst, viser hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 37° Ø. gennem Ø. til S. 3 $\frac{1}{2}$ ° Ø., rødt Hurtigblink derfra gennem S. til S. 75° V. Rysskär Klokketønde ligger i Grænse-linien S. 3 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 6' N. Br. 24° 51' Ø. Lgd. Forfyret, paa Øens Ø.-Kyst, er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 17 $\frac{1}{2}$ ° Ø. gennem Ø. og S. til S. 17 $\frac{1}{2}$ ° V. Hvid Fyrpæl. 60° 6' N. Br. 24° 51' Ø. Lgd. Holdt overet i S. 52° V. og N. 52° Ø. leder det fri af Malkö Tønde med S.-lig Topbetegnelse og Gripberg Tønde med N.-lig Topbetegnelse, indtil Tirgrund Fyr viser hvidt og rødt vekslende Lys.

De tidligere Rysskär Ledefyr er slukket.

**Rusland. Reval Bugt. Surop.** Ved Surop Fyr kan ikke faas Lods til Bärö Sund, men til Møön Sund og Reval.

**Tyskland. Pillau Ø.** Fartøjet, som var sunket 1 $\frac{1}{2}$  Kml. SØ.  $\frac{1}{2}$  S. fra Pillau-Rinne Lystønde, er borttaget. Afmærkingen er inddraget.

**Greifswalder Öie og Lobber Ort.** En 4 Fods Plade er fundet  $\frac{1}{2}$  Kml. S 54° Ø. fra Lobber Ort, og to 19 Fods Plader 1 Kml. N. 54° V. fra Greifswalder Öie Fyr.

**Lille-Bælt. Holsts-Flak** Indtil midt i December 1905 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skiiver, fra hvilke vises Lanterner, er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, viser rødt Flag eller 3 røde Lanterner og tillige elektrisk Søgelys.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Drammen. Strømsløbet.** De fire hvide Lanterner ved Jernbanebroens Svingbro i Strømsløbet er ombyttet med røde Lanterner.

**Sandefjord. Midtfjord.** I Midtfjord er følgende Boer fundet:

En 9 Fods Bo 180 Alen S. 78° V. fra 14 Fods Boen V. for Kolholmen. 59° 3' 57" N. Br. 10° 17' 30" Ø. Lgd. En 3 Fods Bo 120 Alen N. 29° Ø. fra Kosten paa 10 Fods Boen. 59° 3' 45" N. Br. 10° 17' 44" Ø. Lgd. En 12 Fods Bo 250 Alen N. 52° V. fra Kosten paa 10 Fods Boen. 59° 3' 45" N. Br. 10° 17' 35" Ø. Lgd. En 15 Fods Bo 2 Kbl. N. 1° V. fra Kosten paa 11 Fods Boen V. for Lyngholmen. 59° 3' 3" N. Br. 10° 17' 36" Ø. Lgd. En 4 Fods Bo 60 Alen S. 45° Ø. fra Varden. 59° 2' 58" N. Br. 10° 18' 10" Ø. Lgd. En 5 Fods Bo 130 Alen S. 26° Ø. fra den Ø.-lige Kost ved Indløbet til Tallakshavn. 59° 4' 52" N. Br. 10° 19' 26" Ø. Lgd.



### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 25de Oktober. 52° 30' N. Br. 2° 18' Ø. Lgd. Et Vrag med et Stykke af Fokkemasten og Mesanmasten over Vandet.

Den 27de Oktober. 16 Kml. V. for Fyrskibet „Haaks“ et stort Vrag.

Den 27de Oktober. 7 Kml. NØ. for Fyrskibet „Terschellingerbank“ en afbrækket Mast, 6 Fod over Vandet, øjensynlig fast i et Vrag.

**Nordsøen.** En Telegrafftønde med Lanterne er udlagt paa 52° 26' N. Br. 3° 42' Ø. Lgd., og to Telegrafftønder, hvoraf den ene med Flag, paa 52° 44' N. Br. 3° 49' Ø. Lgd.

**Tyskland. Elben.** I November foretages Vinterafmærkningen i Elben. De tre Lystønder ved Bönhasensand ombyttes med Bøjer. Lystønden neden for Schulau ombyttes, naar Is befrygtes, med en rød Spirtønde med Ballon. De røde Spirtønder A/1, A/A, A/B og B/B ved Mittelgrund mellem Rhyndeplate og Hannovers Kyst forbliver paa Station.

**Cuxhaven.** Bark „Astrid“ er sunket i 10 Fv. Vand, 2 1/2 Kbl. N. 8° Ø. fra Cuxhaven Fyr.

Ved Vraget ligger to Dykkerskibe, hvoraf det Ø-lige viser 2 sorte Balloner eller 2 hvide Lanterner, lodret for hinanden, mod Farvandet, og det V-lige en Diamant eller en rød Lanterne mod Land. Naar der fra Dykkerskibene vises rødt Flag over sort Ballon, skal Stedet passeres med langsom Fart.

Fyrskibet „Krautsand“ er paa Grund af Farvandets Forandring flyttet ned ad Elben og ligger nu i 22 Fod Vand, paa 52° 42' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd. I Pagensand lave Fyr er den grønne Vinkel forstørret, saa at Grænsen mellem hvidt og grønt Lys gaar over Fyrskibet.

**Holland. Zuiderzee.** Da Skydeøvelserne er endt, er Skiver og Flaader samt Tønder, som har været brugt ved Øvelserne, inddraget.

**IJmuiden.** Ved IJmuiden er Udgangspunktet for Tidevand-Signalerne nu 29 Fod, hvilket er den mindste Dybde i Farvandet til den ny Sluse.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Mellem Rotzenburg og Fyrene ved Blankenburg Mole er den mindste Dybde i Farvandet for dybtgaaende Skibe 22 Fod.

**England. Thomsen.** Lossepladsen for Fyld er nu flyttet fra Barrow Deep til Black Deep og afmærket med 5 Lystønder.

**Corton Sand.** Vraget af Fiskefartøjet „Breadwinner“ ligger sunket 1/4 Kbl. N.V. t. V. fra Tønden „S. E. Corton“. En grøn Vragtønde er i 6 1/2 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for Vraget, fra Hopton gamle Kirke i N. 80° Ø., 2 1/2 Kml. 52° 32' N. Br. 1° 48' Ø. Lgd.

**Fyrskibet „Would“ VNV.** Den 27de Oktober. 3 Kml. VNV. fra Fyrskibet „Would“. 52° 51' N. Br. 1° 43' Ø. Lgd. Et sunket Vrag.

**Humber. White Booth Road.** En 15 1/2 Fods Grund ligger 12 Kbl. N. 10° V. fra Killingholme høje Fyr, og en 16 1/2 Fods Grund 12 1/2 Kbl. N. 6° V. fra samme Fyr. Forsigtighed bør anvendes. 53° 40' N. Br. 0° 12' V. Lgd.

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

**England. Bristol Channel. Burnham.** Burnham bageste Ledefyr lyser nu fra N. 17° V. gennem V. til S. 77° V. Samtidig er begge Ledefyrs Lysøerne forøget.

**Hebrider. Skye. Loch Dunvegan.** I Loch Dunvegan ligger en Klippe, som falder 15 Fod tør, 3/4 Kbl. S. 81° Ø. fra Glass Island S.-Pynt. 57° 27' N. Br. 6° 38' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Marokko. Mazaghan.** Ved Mazaghan ligger en 20 Fods Klippe 2 1/2 Kml. N. 22 1/2° Ø. fra Siddi Moussa Grav, man bør derfor søge Ankerplads ved at holde Graven i S. 29° V. 2 1/4 Kml. N. 67° V. fra Azamor Pynt findes 28 Fod Vand og 4 1/2 Kml. fra samme Pynt findes 7 Fv., hvorfor man bør gaa mindst 5 Kml. udenom Pynten, naar der er Sø.

**Newfoundland Ø.-Kyst. St. Johns Narrows** En hvid Spirtønde er udlagt ved Cahills Rock og en hvid og sort vandret stribet Spirtønde med hvid Kegel ved Pancake Shoal, begge i 3 Fv. Vand ved SV.-Siden af The Narrows, Indløbet til St. Johns Harbour.

**Canada. Gulf of St. Lawrence. Gaspé.** Stormsignal-Stationer er oprettet ved St. Adelaide de Pabos, ved L'Anse au Beaufilets og ved Barachois de Malbaie paa Gaspé Kyst.

**Prince Edwards Island. Charlottetown.** I Charlottetown Harbour er følgende Tønder udlagt: En rød Spirtønde i 29 Fod Vand, 6 1/2 Kbl. S. 57° Ø. fra St. Paul's Kirke. En rød Spidstønde i 23 Fod Vand, 6 1/4 Kbl. S. 15° Ø. fra St. Paul's Kirke; Pælen 1 Kbl. Ø. fra den er borttaget. En rød Spirtønde med Trekant 8 3/4 Kbl. S. 2° V. fra St. Paul's Kirke; Pælen 1/4 Kbl. Ø. fra den er borttaget. En rød Spidstønde

Nr. 1 i 31 Fod Vand, 1 1/2 Kml. S. 9° V. fra St. Paul's Kirke; Pælen 1/2 Kbl. SØ. fra den er borttaget. En sort Stumpønde paa Kanten af Grunden ud fra Duchess Point.

En Jernbanebro med Svingbro er bygget over Floden, dens Ender ligger 10 Kbl. S. 81° Ø. og 6 Kbl. N. 65° Ø. fra St. Paul's Kirke. Denne ligger paa 46° 14' N. Br. 63° 7' V. Lgd.

**Cap Breton Island Ø.-Kyst. Port Morien.** Stormsignalerne ved Port Morien gives ikke længere.

**New Brunswick. Northumberland Strait. Shediac Harbour. Zephyr Rock.** En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser, er i 19 Fod Vand udlagt 2 Kbl. N. for Zephyr Rock, i Stedet for Fyrskibet, som tidligere laa der om Efteraaret. Lystønden ligger kun ude om Efteraaret. 46° 16' 30" N. Br. 64° 30' 0" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Madame Island. Petitdegrat Inlet.** En sort og hvid lodret stribet Klokketønde er i 7 Fv. Vand udlagt 3 Kbl. S. 60° V. fra Big Arrow Rock som Anduvningstønde for Petitdegrat Inlet. 45° 29' 12" N. Br. 60° 58' 8" V. Lgd.

**Bay of Fundy. Beaver Harbour. Drews Head.** Det hvide, faste Fyr paa Drews Head er forstærket: Synsviddens 10 Kml.

**Point Lepreau.** Stormsignalerne paa Point Lepreau gives ikke længere.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. New Haven.** En rød Spirtønde er i 15 Fod Vand udlagt ved Vraget af Lægteren „Berkerly“, der er sunket ved Ø.-Siden af Løbet i New Haven Harbour, i N. 31° Ø. fra New Haven Outer Breakwater Fyr og i N. 1 1/2° V. fra Southwest Ledge Fyr.

### Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Argentina. La Plata. Buenos Aires.** Det ny Løb mellem Recalada og Indio Point Fyrskibe er midlertidig afmærket saaledes:

En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, ved Løbets N.-Side, 1 1/2 Kml. N. 40° V. fra Recalada Fyrskib, og fire lignende Lystønder i Retning N. 89° V., henholdsvis 3 1/4, 6 1/4, 9 1/4 og 12 1/4 Kml. fra den første Lystønde.

En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, ved Løbets S.-Side, 1 1/4 Kml. N. 57° V. fra Recalada Fyrskib, og fire lignende Lystønder i Retning N. 89° V., henholdsvis 3 1/4, 6 1/4, 9 1/4 og 12 1/4 Kml. fra den første Lystønde.

En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, paa NØ.-Siden af Løbet, 3 Kml. S. 78° Ø. fra Indio Point Fyrskib. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, paa SV.-Siden af Løbet 2 1/2 Kml. S. 72° Ø. fra Indio Point Fyrskib.

Inddraget er: Lodsskibet 2 Kml. N. 25° Ø. fra Recalada Fyrskib, de grønne Lystønder 9 Kml. S. 32° V. og 13 1/2 Kml. S. 26° V. fra Recalada Fyrskib, Pyramiden 15 3/4 Kml. S. 3° Ø. fra Indio Point Fyrskib, de grønne Lystønder 15 Kml. S. 10° Ø., 6 3/4 Kml. S. 54° Ø. og 3 Kml. S. 2° V. fra Indio Point Fyrskib, den røde Lystønde 4 1/2 Kml. N. 77° Ø. fra Indio Point Fyrskib og den sorte Stumpønde 21 1/2 Kml. N. 64° V. fra samme Fyrskib.

Vraget 10 1/4 Kml. N. 1/2 Ø. fra Indio Point Fyrskib er forsvundet.

Recalada Fyrskib: 35° 10' S. Br. 56° 46' V. Lgd. Indio Point Fyrskib: 35° 7' S. Br. 57° 6' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien S. Gibraltar.** Fyret paa NV.-Hjørnet af Commercial Mole ved Gibraltar er nu forandret til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 34 Fod. 30 Fod høj Fyrbaake. 36° 8' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

**Siellien V.-Kyst. Porcelli.** Paa Porcelli er nu tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: 72 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Cylindrisk Stentaarn. 38° 2' 30" N. Br. 12° 26' 20" Ø. Lgd.

**Rumænien. Constantza.** Ved Constantza er oprettet en Gnistelegraf-Station. Den Ø.-ligste af de tre Master staar 9 1/2 Kbl. S. 80° V. fra det røde, faste Fyr paa den gamle Mole. 44° 9' 36" N. Br. 26° 19' 15" Ø. Lgd.

**Rusland. Kertch Stræde.** I den gravede Rende i Kertch Stræde maa af Skibe paa over 12 1/2 Fods Dybgaende kun passeres saaledes:

Vestgaaende, fra Solopgang til Kl. 8 Em. fra 14de Maj til 14de September, fra Solopgang til Kl. 9 Em. fra 14de September til 14de Maj, og fra Kl. 1 Em. til Kl. 5 Em. hele Aaret.

Østgaaende, fra Kl. 9 Em. til Md. fra 14de Maj til 14de September, fra Kl. 10 Em. til Md. fra 14de September til 14de Maj, og fra Kl. 6 Em. til Solnedgang hele Aaret.

I øvrigt er Bestemmelsen uforandret.

**Azovske Hav. Taganrok Bugt. Bielosarai.** Baaken paa Bielosarai Spit er ødelagt. 46° 52' N. Br. 37° 18' Ø. Lgd.

**Poti.** Ved Poti er de to røde, faste Ledefyr, der leder

fri af Bølgebryderens N.-Ende, flyttet S. hen, saa at de overet i S. 66° Ø. leder c. Kbl. fri N. om Bølgebryderen.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

China, Hwan Hal N.-Kyst. Ta Lien Hwan. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa San Shan Tau, i Indløbet til Ta Lien Hwan.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, d. 9. November 1905. — Navigationslærer-mødet i Kjøbenhavn den 30. Juni og 1. Juli 1905. — Fremmede Skibes Retsstilling i britiske Havne. — Sø- og Handelsretsdomme. — Georg Stage Sagen. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb 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 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 Mænie 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.

**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 Progress“

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

**Thomas Møller**

Skibsproviantering. Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk. Nyhavnsgade 6. Aalborg.

**Otto Kragh's Efterfølger**

(Anton Hansen), Skibsprovianteringsforretning, Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov.

**P. Schous**

Skibshandel, Frederikshavn. Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Novb. 1905.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 1/2 — 3/4	88 1/2	88 3/4
Danmark.....		82 1/2	83
Norden.....		97	97 3/4
Kjøbenhavn.....	84	84	84 1/2
Carl.....		92 3/4	93
Dannebrog.....	96 — 1/4	96	96 1/2
Skjold.....		75 1/2	76
Urania.....	33 1/4 — 1/2	33 1/4	33 1/2
Union.....	82 1/2 — 83	82 3/4	83
Dampsk. af 1896.....		91 1/2	92 1/2
Hejmdal.....		109	112
Østasiatiske.....	126 1/4 — 1/2 — 3/4	126 1/2	126 3/4
Østersøen.....		93	95
Nordsøen.....	32 1/2	32 1/2	33
Gorm.....		—	—
Torm.....		76	90
Inga.....		77 1/2	79
Cimbria.....		80	98
Vesterhavet.....		100	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		30	32
Foren. Bugser-Selsk.....	63	62 1/2	64
Dansk-russisk Dampsk.....		100	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 1/2	102
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		98 1/4	98 3/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		86 1/2	87
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		89 1/2	90
4 % — — — 2. Serie..		96 1/4	96 1/2
4 % — — — 1. — —		97 3/4	98 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 1/2	90
4 % — — — 7. — ..		95 1/2	95 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		92 1/4	94 1/2
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		141 1/2	142
Privatbank.....	124 1/4	124	124 1/2
Landmandsbank.....		128	128 1/4
Handelsbank.....		137 1/2	138
Grundejerbank.....		117 1/2	118
Burm. & Wain.....	91 1/2 — 3/4 — 92 1/4	91 1/2	91 3/4
Helsingørs Jærnsk.....		90 1/2	91
Sukkerfabr.....	161 1/2 — 3/4	161 1/2	161 3/4
Bryggeri Aktier.....	133 1/2 — 3/4	133 1/2	134 3/4

**Vekselkurser d. 7. November 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.00	88.80
London.....	18.18	18.14
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.10	—

**Notering paa Berlins Børs d. 7. November 1905.**

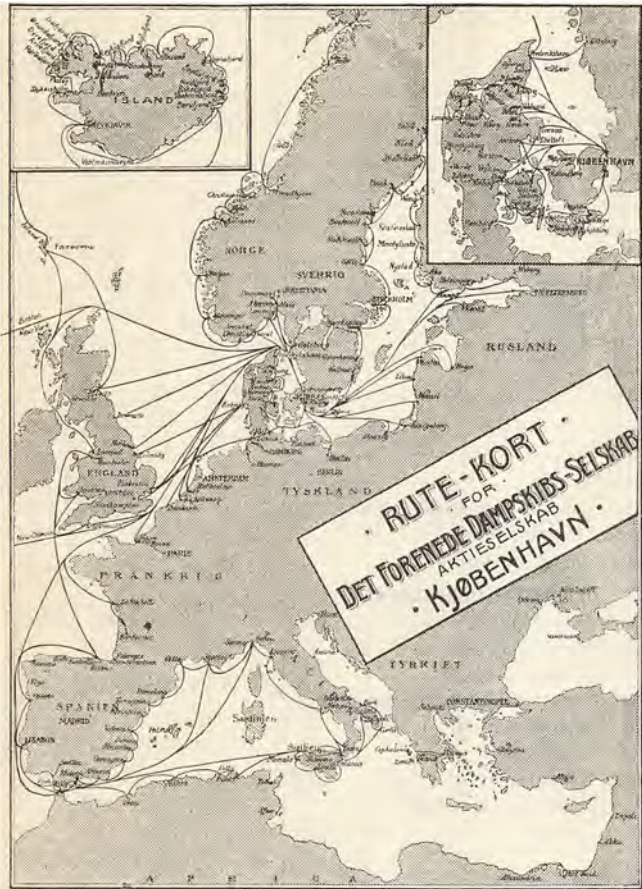
Russiske Noter.....	216.50
4 % Russiske Consols.....	88.75
3 3/10 % — Boden Kredit.....	81.75
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	93.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
„Norden“ 14,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Dannebrog“ 62,000, „Danmark“ 4000, „Skjold“ 4000, „Urania“ 66,000, „Østas. Komp.“ 260,000, „Foren. Dampsk.“ 94,000, „Dampsk. af 1896“ 34,000, „Union“ 4000.  
**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.  
**KJØBENHAVN, K.**  
Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



**A** gentleman having considerable influence amongst Steamshipowners in Denmark wanted as representative at Copenhagen for the securing of the dry docking and repairing of steamers for a large firm of dry dock owners and ship repairers in the Bristol Channel owning large docks and works at Cardiff, Barry, Newport and Sharpnes. Please apply in the first instance to Box 32 Post office, Bute Docks, Cardiff.

## Skib til Salg.

Galease „Margrethe“ af Odense, drægtig 35,06 Netto Tons, laster 77 Tons d. V., er meget fordelagtig i alle Maader. Skibet staar for Tiden paa Bedding i Assens og vil, begrundet paa anden Livsstilling, efter endt Reparation være til Salg. Man henvende sig til Føreren, som daglig træffes om Bord.

## Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

**i København.**  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St.      Telegram-Adresse: Copenhure      Telefon-Nr. 42

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,  
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
Forretningen grundlagt 1847.

## DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i København:      Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

### Det kongl. oktr. Sæssurance 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 Provinsbyer.  
Post-Adresse: Ved Stranden 2.      Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance.      Telefon Nr. 124.

**D'Hrr. Rederes Opmærksomhed**  
bedes henvendt paa

**Maskinpassernes Forening,**  
som altid har finke og ædruelige Folk. Henvendelse sker til  
Formanden **Julius Gross,**  
Christianshavns Kanal, Nr. 8 D. i. Sal. C.

## 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 ca. 9 Maaneder.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2den og 1ste Klasse.

Som Reservekadetter af 2den Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmande, der ifølge den for Tiden gældende Lovgivning have 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 København, Kasernes Skibet Sjælland, begynder straks efter Nytaar.

Den teoretiske Uddannelse i yngste Afdeling afsluttes med en Prøve. De Reservekadetter af 2den Klasse, som have bestaaet denne Prøve, og som efter en derpaa følgende, i ca. 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 Korpserne.

For den Tid, Reservekadetterne under deres Uddannelse have været udkommanderede med Flaadens Skibe, beregnes der dem Togt efter de almindelige Regler.

Efter endt Uddannelse udnævnes de dertil egnede Reservekadetter af 1ste Klasse til Reservelejtnanter.

De Skibsførere og Styrmande, der ønske at fremstille sig til Optagelse paa Skolen, ville have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkommende 15. December og vedlægge Søfartsbog med Oplysning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som efter det foreliggende formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de ville have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efterat Udfaldet af denne foreligger, tages først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelsen.

Orlogsværftet, den 2. November 1905.

G. H. R. Zachariae.

**BENZIN-BADEMOTORER.** Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Beckmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
Overslag gratis.      Reparationer hurtigt og billigt.





## P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.'s Marineolier.

Repræs. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**Kjøbenhavns**

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**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. Telefon 28,224.**

## 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“.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

En- Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr.“

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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 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.)

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**  
**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

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

*Forlang altid*

## OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

**MARGARINE.**



# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. November 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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: Skibskløsetter.

## I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juulsgade 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.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are  
now Installed with

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“.  
do. Newport. do. Sharpness.

**PNEUMATIC PLANT**  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.

*Forlang altid*

# Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

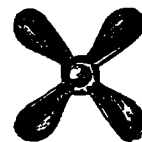
Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**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.

## 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.



# LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af  
Fyrvæsenet, Stats- og private Baner,  
kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier,  
Sportshaller, Restaurationer og Butikker i  
31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“  
TLF. 6516. VESTERBROGADE 65. TLF. 6516.

## Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

### Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af **Petroleumsmotorer** og fundet D'hr. Fabrikant **Houmøllers** anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget **Eneforhandling** og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

**Bøckmann & Nielsen,**  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 3659.

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

### W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
**Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet:**  
Hamburg.

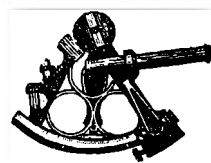
Kleiner Grasbrook. Rethwisch.  
Telegr.-Adr.: „Dicotto“. Telefon: Amt I. 3994.

Agent for Danmark:

**KAY DYHR.** Nyhavn 69. KØBENHAVN K.  
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Nilsson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hampfougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

**Læge H. C. Lund.**  
**Hud- og**  
**Kønssygdomme,**  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—9, 6—4 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanten af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repæsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: Kaydyhr.

### Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

### 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.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 16. November 1905.

Med Offentliggørelsen af Forhandlingerne fra det ottende Navigationslærermøde i Kjøbenhavn d. 30. Juni og 1. Juli d. A. er det store Spørgsmaal, Vor Navigationsundervisning, til en vis Grad traadt ind i en ny og glædelig Fase og tilmed en paa flere Punkter ganske uventet.

Et Blik paa de nedenfor gengivne, af Mødet vedtagne Resolutioner, vil være tilstrækkeligt til at vise dette:

Mødet ønsker, at Læreren ved Eksamen deltager i Bedømmelsen\*).

Forsamlingen udtaler, at de betydelige Ulemper, der klæber ved den nuværende Ordning af Navigationsskolevæsenet, kun kan hæves ved Overgang til Statsskoler.

Mødet tilkendegiver, at det ønsker en Styrmandseksamen og en Skibsførereksamen med Sejlads i Styrmandsstilling imellem.

Mødet tilkendegiver, at det ikke ønsker praktisk Sømandskab indført som Fag ud over, hvad vi allerede har.

Vi troede nemlig, og vi finder dette vort Standpunkt bekræftet ved en Gennemgang af hele den Diskussion, der førtes her i Bladet i 1902, at det var Hovedparten af selve Navigationsskolerne, der betegnede den stærkeste Modstand mod enhver dyberegaaende Reform af hele Navigationsvæsenet, og nu viser det sig endog, at ikke én blandt Navigationslærerne har ønsket at stemme imod paa de Punkter blandt de citerede Resolutioner, som vi uden Tøven vil erklære for netop at være Hovedpunkterne. Det ligger imidlertid uden for vor Opgave her at lede efter Aarsagerne til dette Omslag, men vi ønsker at understrege, at det er der, fordi det forekommer os at være af særdeles vidtrækkende Betydning — ikke mindst som Støtte og Vejledning for den Kommission, der for Tiden har alle disse Sager til Behandling.

Da den indgaaende og til Tider meget livlige Diskussion, som vi ovenfor henviste til, i sin Tid var naaet til en foreløbig Afslutning, søgte vi paa Grundlag af alt, hvad der var kommet frem, at forme et saa vidt mulig upartisk Resumé (se „Dansk Søfartstidende“ for 27. November 1902) af de berettigede Krav, som Skibsfarten kan og bør stille til Navigationsvæsenet, og vi blev her staaende ved følgende Hovedpunkter:

- 1) Provinsskolerne bør opretholdes, men Staten bør overtage dem og derved helt tage Navigationsundervisningen og Lærernes Uddannelse i sin Haand.
- 2) Styrmandseksamen bør deles, saaledes at den kommer til at svare til de forskellige Krav, der maa stilles til Navigatørernes Uddannelse.
- 3) Der bør aabnes Adgang for de Navigatører, der ønsker det, til en videre gaaende almen og nautisk Uddannelse.

\*) Denne Resolution blev ganske vist vedtaget i en anden og, som det forekommer os, lidt ubehjælpelig Affattelse, der imidlertid i Realiteten absolut ikke afviger fra den ovenstaaende.

- 4) Navigationsvæsenets Ledelse bør organiseres, saaledes at der sikres Søfartens Organisationer og Navigationsskolernes Lærere Indflydelse paa den.

Vi ansaa det allerede den Gang for sandsynligt, at det vilde blive disse eller meget nær disse Punkter, man efterhaanden i Sømandsstanden vilde samle sig om, og vi ser ikke rettere, end at den forløbne Tids Begivenheder i det væsentlige har givet os Ret. Allerede Aaret efter, d. 27. Oktober 1903, gjorde Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i en Skrivelse til Marineministeriet udførlig Rede for sit Standpunkt, der i alle Hovedtræk var i Overensstemmelse med det her skitserede Grundlag, og siden da har Sagen uimodsigeligt vundet stærk Tilslutning fra mange, ja i Virkeligheden fra de allerfleste Sider. Navigationslærermødet er det seneste Tegn, for ikke at sige Bevis, i denne Retning, men derfor ikke det mindst velkomne. I det lange Løb kan Skibsfartens Krav til Navigationsvæsenet dog ikke overhøres, og jo længere det trækker ud, inden disse Fordringer sker Fyldest, desto betænkeligere tør man vistnok ogsaa tro, at Følgerne deraf vil blive.

Ankerne mod det nuværende System er vægtige og mange i Tallet, saa mange, at man nærmest løber Fare for at overse enkelte af dem. Lad os for Oversigtens Skyld her søge at samle de væsentligste iblandt dem sammen.

Der ankes over, at Navigatøruddannelsen for mange Fags Vedkommende dels er for lidet omfattende eller uheldigt afgrænset og dels, at den i altfor høj Grad slaar de ret forskellige Krav, der maa stilles, sammen til et, som nærmest tilfredsstiller ingen, netop fordi det tilsigter at tilfredsstille alle. Skibsfører- og Styrmandseksamen, som nu kun er én Eksamen, kræves delt af rent praktiske Grunde, og en virkelig højere Uddannelse indført for dem, der maatte ønske en saadan. Videre ankes der over, at de nu gældende Eksamensfordringer faktisk ikke overholdes, og at de i hvert Fald kan gøres til Genstand for en rent administrativ og vilkaarlig Fortolkning, som ikke er paa sin Plads. Der ønskes en ikke blot delvis, men fuldt ud sagkyndig Bedømmelse ved Eksaminerne og en ensartet og betryggende Uddannelse for Navigationsskolens Lærere. Først og sidst klages der over, at Navigationsvæsenet under det nuværende System ganske savner „Føling“ med den praktiske Skibsfart gennem dennes Organisationer, samt at Skolerne ved en opslidende Konkurrence og usunde økonomiske Vilkaar paa alle væsentlige Punkter svækkes og hindres i at holde Trit med Udviklingen.

Dette sidste anses vistnok nu af alle for at være det uden Sammenligning vigtigste Moment, og der er maaske derfor paa det nærværende Tidspunkt, da Kommissionen endnu ikke har fuldendt sit Arbejde, nogen Grund til at belyse det lidt nærmere.

At det utvivlsomt er det mest afgørende Moment blandt de mange, ligger blot deri, at Løsningen af alt det øvrige for en stor Del afhænger af Løsningen af Spørgsmaalet om Samarbejde med den praktiske Skibsfart og Betyggelse af Skolernes økonomiske Grundlag. Vi skal ikke nærmere komme ind paa nogen Bevisførelse for disse to Kardinalpunkters Realitet — den

Argumentation, der hører hertil, er sikkert ikke gaaet i Glemme — men vi kan dog ikke, hvad specielt den manglende „Føling“ med Skibsfarten angaar, tilbageholde den Bemærkning, at det mest slaaende Bevis herfor netop ligger i hele Sagens Forløb fra den Dag, det første Indlæg om Navigationsvæsenet fremkom her i Bladet og lige til det nærværende Øjeblik.

Som Hjælpemiddel mod disse uheldige Forhold anbefales altsaa nu fra stedse flere Sider Statsskoler, og man vil straks fæste sin Opmærksomhed ved, at det er Skoler, der tales om, og ikke én Statsskole. Vistnok vilde det ogsaa være kun lidet pietetsfuldt og tillige maaske kun lidet klogt at borttage saa at sige Grunden under Fødderne paa vore gamle og efter vore Forhold store Søfartscentre ved at berøve dem en Institution, der er saa nøje knyttet til deres Erhverv og maaske endog et enkelt Sted til hele det kommunale Liv, at det virkelig maatte befrygtes, at en Adskillelse kunde bevirke en alvorlig Stagnation. Naar saaledes en af Talerne paa Navigationslærermødet har hævdet for Marstals Vedkommende, at Navigationsskolen i Forbindelse med Søassuranceforeningen er Livsnerven for Marstal og dens Søfart, saa tror vi ikke, at dette indeholder nogen Overdrivelse. For én Statsskole taler dog til syvende og sidst kun den Omstændighed, at den er billigere for Staten end flere, men dette kan ikke anses som det afgørende, naar saa store Interesser staar paa Spil. Man maa da som hidtil gaa ud fra, at Provins-skolerne bør opretholdes, selv om hermed ikke er sagt, at de alle bør opretholdes. En Skole, der ligger fjernt fra et Søfartscentrum eller kun har et ganske ringe „Opland“ og maaske tilmed er i Tilbagegang, kan efter vor Mening næppe gøre Fordring paa at blive opretholdt ved et saa kunstigt Middel som Overgang til Statsskole.

Et andet Spørgsmaal, der melder sig i denne Forbindelse, er de tilbageblivende Skolers Stilling. Vi kender ikke Kommissionens Arbejde, hverken det, som er gjort, eller det, som endnu staar tilbage, men naar vi dømmes ud fra Fællesrepræsentationens Stilling og alt, hvad der iøvrigt er gaaet forud, saa tør vi tro, at der vil blive foreslaaet en Styrmandseksamen (der næppe bliver fælles for Sejl- og Dampskibe) og en Skibsførereksamen med obligatorisk Fart som Styrmand imellem og rimeligvis yderligere en Slags udvidet Skibsførereksamen. Det kan næppe tænkes, bl. a. af rent økonomiske Grunde, at Afholdelse af alle disse Eksaminer vil blive henlagt til samtlige Skoler; ulige sandsynligere er det vel, at i hvert Fald en eventuel, udvidet Skibsførereksamen vil blive overdraget til en enkelt Navigationsskole, der da tillige vil kunne paatage sig at sørge for en rationel og betryggende Læreruddannelse. Det er sandt, at selv en saadan Ordning maatte betyde et lille Offer fra nogle af Skolernes Side, men heri er der vel nærmere beset ikke noget mærkeligt — og det at blive fri for de betydelige Ulemper, som Navigationslærermødet omtaler, er sikkert ogsaa det Offer værd.

Det er imidlertid en vanskelig Sag at samle de paa flere Punkter divergerende Anskuelser og Interesser sammen til én, dog haaber vi, at det lykkes, og at Kommissionen og Skibsfarten til Slut vil blive enig om en Løsning, der i det væsentlige vil tilfredsstille de

rejste Krav, men hermed er Spørgsmaalet jo ingenlunde helt klaret. Tilbage bliver Lovgivningsmagtens Stilling til Sagen, og om det end trøstigt kan siges, at Skibsfarten har berettiget Krav paa Lovgivningsmyndighedernes velvillige Støtte, saa maa det dog samtidig erindres af bitter Erfaring, at Skibsfartens Anliggender aldrig har ligget disse Myndigheder særlig paa Hjærte, og man vil derfor gøre vel i allerede i Tide at regne med, at der ogsaa fra den Kant kunde komme Vanskeligheder. Naar man imidlertid stadig gaar ud fra den Forudsætning, at det er Skolernes pekuniære Uafhængighed og Samarbejdet med Skibsfartens Organisationer, der er og bliver det centrale i den ønskede Reform, saa er der maaske Grund til paa det nærværende Tidspunkt at henlede Opmærksomheden paa, at hvad der her kræves muligvis ogsaa kan naas ad anden Vej end gennem Statsskolen. Kunde man nemlig ikke tænke sig, at de bestaaende Skoler, eller maaske rettere et lidt reduceret Antal Navigationsskoler, sluttede sig sammen til én selvejende Institution, der støttedes af Staten og arbejdede under dennes Kontrol og Tilsyn? Eller at en saadan Institution mulig blev lagt ind under Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, thi herigennem vilde man sandsynligvis ad den letteste Vej naa det Maal at skaffe Skibsfarten Haand i Hanke med den videre Udvikling. Dette sidste er nemlig under alle Forhold en absolut Nødvendighed, naar man blot vil have nogenlunde Sikkerhed for, at ikke enhver fremtidig Reform, som Udviklingen maatte kræve, atter skal koste en hel Menneskealders ihærdige Arbejde — Maaden, hvorpaa det sker, er derimod mindre væsentlig.

Det er ikke let at sige paa Forhaand, hvilke Vanskeligheder en saadan Ordning vilde møde, men at der vil være mange, derom nærer vi ingen Tvivl. Vi vil da heller ikke hermed have sagt noget om, at denne Udvej skulde være at foretrække paa nogen Maade, men vi anser den for at være den næstbedste, og er der end ved Navigationsvæsnets Overførelse fra Marineministeriet til Indenrigsministeriet gjort et stort Skridt i Retning af at skaffe Skibsfarten sin Ret paa dette som paa saa mange andre Omraader, saa kan det dog aldrig skade, at man, medens det er Tid, gør sig klart, hvad Bestræbelserne bør rettes imod, saafremt Statens fuldstændige Overtagelse af Navigationsvæsenet ikke lader sig gennemføre.

Søfolks Ulykkesforsikring. I Medfør af Bestemmelsen i § 23 i Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring imod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed har Indenrigsministeriet indtil videre meddelt Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af det Rederne i Følge fornævnte Lov paa hvilende Ansvar.

„Nyborg Avis“ meddeler følgende om Storebæltfærgens Oversejling af Skonnert „Helene“ af Svendborg d. 7. ds.:

Hvorledes Ulykken er sket, kan ikke med Sikkerhed siges, før der foreligger autentiske Udtalelser fra Søforhøret. Men det paastaas, at Færgen har advaret Skonnerten med et Stød i Dampfløjten. Hvorledes den derefter har kunnet sejle lige ind i det medgaaende Fartøj, er os ufatteligt, men at dette er sket, er en sørgelig Kendsgerning

Stødet var saa voldsomt, at hele Skonnertens Agterparti knustes, og den sank i Løbet af et Minut. Den 67 Aar gamle Skipper H. Jensen var nede i Kahytten, da Katastrofen indtraf. Hans Søn, der stod til Rors, styrtede ned og hjalp ham op, og da Skonnerten gik til Bunds under dem, klyngede Sønnen baade sig selv og Faderen fast til den Mastetop, der ragede op. Saa kom der en Baad fra Færgen og tog de to Skibbrudne op, men den gamle Skipper var saa forslaaet derved, at hele Kahytten var knust omkring ham, at han døde kort efter. Færgen fortsatte den saa sørgeligt afbrudte Sejlads og førte Liget med til Korsør. Den unge Sømand Jensen, der kun reddede det, han gik og stod i, blev paa bedste Maade hjulpen til Rette af Folkene paa Færgen og blev forsynet med Rejsepenge.

Ulykken er sket i Nærheden af Slipshavn, nøjagtig i den Fyrlinje, der betegnes ved to Ledefyr ved Dyrehaveskoven. To Mastetoppe rager 4—5 Alen op over Vandet, og underefter hænger Sejlene. En Del af det splintrede Ruf med Indskriften „Førerens Kahyt“ flyder ovenover, hængende fast til Vraget ved noget Tovværk. Inde paa Land, og navnlig paa Lindholmen, er Stranden dækket af Vraggods, mest Bjælke- og Brædestumper, der ved deres Talrighed vidner om, at Skonnertens Agterparti maa være bleven omtrent helt knust.

Ulykken skete i klart Maanelys, og Skipperen paa en tysk Kuf, der laa ved Slipshavn, var Øjenvidne til Katastrofen.

Selve Færgen tog ingen anden Skade, end at den fik sin Flagstang knækket.

Ved Søforhøret, som d. 10. ds. afholdtes i Korsør i Anledning af Dampfærgen „Storebælts“ Oversejling af Skonnert „Helene“, forklarede Udkigsmanden paa Færgen, at han havde varskoet to Gange. Første Gang kunde han kun skelne en mørk Genstand forude, men da han lidt senere saa, at det var et Skib, varskoede han paany, og i samme Øjeblik skete Oversejlingen. Færgens Fører, Kaptajn Jensen, og anden Styrmand, som paa den Tid var paa Kommandobroen, forklarede, at de paa Udkigsmandens Varsko begge havde spejdet ud over Søen, men intet kunnet opdage. Kaptajnen udtalte som sin Overbevisning, at som Forholdene var, havde Kollisionen været uundgaaelig. Den dræbte Kaptajns Søn, Matros Jensen, vil først senere blive afhørt. Forhørene varede 4 Timer, og hele Færgens Besætning blev afhørt. (R. B.)

Fra „flere Redere“ har „Norges Sjøfartstidende“ modtaget følgende angaaende Maanedscertepartier:

At Maanedsbefragtere søger at faa indført det mest mulige i deres Favør i Certepartierne, kan man ikke fortænke dem i; men er Rederne for eftergivende, benytter Befragterne sig straks deraf og forsøger at faa indført urimelige Klausuler udelukkende til Skade for Skibene. Vi blev for nylig tilbudt et Maanedscerteparti for et Skibsmægler- og Skibshandlerfirma i Hull, men kunde ikke indlade os paa Forretningen, idet Certepartiet havde følgende hidtil uhørte Klausuler:

§ 8. „A new Master shall be appointed to take the command of the ship, whenever the charterers write the owners and require the same, and it shall not be necessary for the charterers to assign any reason therefore; it being understood, that the Master for the time being, only holds his appointment during the will and pleasure of the charterers.“

§ 17. „All Deck and Engine Room Store required by the steamer shall be taken from the charterers at current prices.“

Kommentarer er overflødige, og vi haaber, at alle Skandinaviens Redere vil være med til aldrig at acceptere et Maanedscerteparti med nævnte Klausuler; thi skal det blive Kutyeme, at de indføres og accepteres af Rederne, vil Følgerne blive skæbnesvangre.

Vi giver ovenstaaende vort fulde Medhold, tilføjer Bladet. Man maa være meget forsigtig med at gaa med til de Fordringer, der mere og mere tager Overhaand fra Tidsbefragternes Side, og Klausuler som de i ovenstaaende § 8 og 17 nævnte, bør selvfølgelig tilbagevises paa den mest energiske Maade, hvad ogsaa er sket. Slige Klausuler vil aldrig kunne præsenteres engelske eller tyske Rederier, og vi er enig med Indsenderne i, at Forsøg paa at importere dem her i Skandinavien bør stoppes i Fødslen.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 22/1905, afsagt d. 8 Novbr. 1905. Selskabet „Forsikringen for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug“ og A. N. Grøn & Witzke som Indehavere af Assurancebureauet mod Det forenede Bugserelskab.

Den 7. September 1904 kom Sandpumpedamperen „Rolf“ Nord fra ned gennem Havnen for at passere Knippelsbro, hvor de sædvanlige Signaler for Gennemsejling var bleven hejst, da Skibet var kommen forbi Nyhavns Hoved. Da „Rolf“, som gik for halv Kraft, var kommen i en Afstand af c. 200 Fod fra Broen, hvis Klapper dog endnu ikke var aabnet, spærredes Vejen for den af Bugserdamperen „Refshalen“, der med Galeasen „Thor“ af Drejø paa Slæb svingede ud fra Kajen ved Brogade, hvor „Thor“ havde ligget fortøjet, for at gaa Nord paa gennem Havnen. „Rolf“ stoppede Maskinen og forsøgte ved at lægge Roret Styrbord at gaa agten om „Thor“, men da dennes i Land fastgjorte Agtertrosse endnu ikke var kastet los, maatte der slaas fuld Kraft bak. „Thor“ lod nu sin Agtertrosse gaa, medens „Rolf“, der ikke turde vedblive med Bakningen af Hensyn til en anden paa Christianshavnsiden liggende Kvase, stoppede Maskinen, lagde Roret Bagbord og slog halv Kraft frem, for agten om „Thor“ at komme op i Løbet, hvad ogsaa lykkedes, men da Roret nu lagdes haardt Styrbord for at støtte, lystrede Skibet ikke. Da „Rolf“ vedblivende skar Styrbord over, skiftedes Maskinen til fuld Kraft bak, og samtidig lod Kaptajnen Bagbords Anker falde, men desuagtet tørnede Skibet mod en af de ved Knippelsbro over mod Kjøbenhavnsiden anbragte duc d'Alber, som derved beskadigedes. „Rolf“ selv led ingen Skade.

Sagsøgerne, der er Assurandører for henholdsvis „Thor“ og „Rolf“, og som ved mindelig Overenskomst med Havnevæsenet har erstattet dette Skaden med 1.000 Kr., hvoraf de hver har betalt Halvdelen, søger nu som solidariske Sagsøgere de Indstævnte, „Refshalens“ Rederi, til Betaling af dette Beløb med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 29. Marts 1905, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. De har i saa Henseende gjort gældende, at Føreren af „Refshalen“, som den, der ledede Bugseringen, maatte bære Ansvar for, at han løb ud med „Thor“ paa et Tidspunkt, da Farvandet ikke var frit, at han endvidere selv ved den i sin Tid aflagte Søforklaring var erkendt ikke at have lagt Mærke til Brosignalerne ved den paa-gældende Lejlighed, og at „Rolf“ ved den af „Refshalen“ foretagne Manøvre har været tvungen til at handle som sket.

De Indstævnte har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Føreren af „Refshalen“ har som Vidne under Sagen forklaret følgende om Grunden til den af ham foretagne Manøvre. Han, der laa paa Siden af „Thor“ med Slæbetrosse fra denne om Bord, medens „Thor“ laa fortøjet ved Land med Stævnen vendt mod Syd og med sit Spryd ragende ind i en foranliggende Kvasers Rigning, bad „Thors“ Fører om at hale lidt agter over for at komme klar. Dette skete ogsaa, men samtidig lod „Thor“ uden Ordre fra hans Side, og uden at dette havde været



hans Hensigt, Fortrossen, der holdt Skibet ind til Bolværket, gaa, hvad der havde til Følge, at „Thor“ af den nordgaaende Strøm svajedes ud i Farvandet. Dels for selv at komme klar af „Thor“, dels for at undgaa Skade ved at drive ned paa nogle agten for „Thor“ liggende Hyttfede satte Vidnet fuld Fart paa for at komme foran om „Rolf“ og varskoede „Thor“ om at lade Agtertrossen gaa. Skønt dette ikke straks blev efterkommet, lykkedes det dog at komme foran „Rolf“, idet „Thor“ passerede foran Boven af dette Skib i 1/2 Skibslængdes Afstand („Thors“ Længde er c. 50 Fod).

Rigtigheden af denne Forklaring har Føreren af „Thor“ ikke bestemt turdet benægte. Men herefter findes det ikke tilstrækkelig godtgjort, at Skylden for den skete Skade helt eller delvis kan lægges paa „Refs-halen“.

De Indstævnte vil derfor være at frifinde for Sagsørgernes Tiltale. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hævnes.

Dom i S. S. Nr. 67/1905, afsagt d. 8. November 1905. Firmaet Fabriken „Guldborg“, Nykjøbing F., mod Kaptajn E. Wilhelm, Fører af Dampskibet „Varuna“.

Firmaet Fabriken „Guldborg“, Nykjøbing F., søger under nærværende Sag i Henhold til Plakat 30. Novbr. 1821 Indstævnte Kaptajn E. Wilhelm, Fører af Dampskibet „Varuna“, som Repræsentant for det i Tyskland hjemmehørende Dampskib „Varuna“ og dettes Rederi til at høre stadfæstet som lovlige gjort og forfulgt en d. 20. f. M. i bemeldte Skib, der er beliggende her i Havnen, foretagen Arrestforretning for et Beløb af 74 Kr. 23 Øre, hvorhos han har paastaaet sig kendt berettiget til for nævnte Beløb med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato d. 24. Oktober d. A. af 62 Kr., Omkostninger ved Arrestbeskrivelsen 3 Kr. 75 Øre og denne Sags Omkostninger at lade gøre Eksekution i Skibet.

Indstævnte er mødt under Sagen og har erkendt Rigtigheden af den paastævnte Fordring, der hidrører fra Reparationer paa Skibet. Mod Arrestens Lovlighed har han derhos intet haft at erindre, og Sagsørgernes Paastand vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Omkostningerne ved Forfølgningssagen, derunder indbefattet de fornævnte Omkostninger ved Arrestens Beskrivelse, sættes til 16 Kr.

Dom i S. S. Nr. 68/1905, afsagt d. 8. Novbr. 1905. Skibsmæglerne Holm & Wonsild Nachfolger, Lübeck, mod Skibsfører E. Wilhelm af Dampskibet „Varuna“ ved Rorsbetjent Hans Peter Hansen.

Sagsøgeren, Skibsmæglerne Holm & Wonsild Nachfolger, Lübeck, søger under nærværende Sag i Henhold til Plakat 30. November 1821 Indstævnte, Skibsfører E. Wilhelm af Dampskibet „Varuna“ ved Rorsbetjent Hans Peter Hansen som Repræsentant for det i Tyskland hjemmehørende Dampskib „Varuna“ og dettes Rederi til at høre stadfæstet som lovlige gjort og forfulgt en d. 23. f. M. i bemeldte Skib, der er beliggende her i Havnen, foretagen Arrestforretning for et Beløb af 665 Rm. 64 Pf. med Renter og Omkostninger, hvorhos han har paastaaet sig kendt berettiget til at lade foretage Eksekution i Skibet for det ovennævnte Beløb 665 Rmk. 64 Pf. med Renter 6 pCt. p. a. af 374 Rm. 15 Pf. fra den 12. f. M. og 5 pCt. p. a. af 275 Rm. 94 Pf. fra d. 23de ds. Omkostningerne ved Arrestforretningen 27 Kr. 66 Øre, Gebyr for dennes Anmeldelse for Havnevæsenet 2 Kr. 40 Øre, Translatørhonorar 5 Kr., Gebyr for Arrestakter 5 Kr. 12 Øre samt denne Sags Omkostninger skadesløst.

Baade Skibsfører Wilhelm og Rorsbetjent Hansen har givet Møde under Sagen og erkendt Rigtigheden af den paastævnte Fordring, der hidrører fra Udlæg til Skibsfornødenheder, Bugsering, Klarering m. v. For en

Del af dette Beløb har Skibsfører Wilhelm i sin Egen-skab af Fører af „Varuna“ akcepteret en af Sagsøgeren paa ham trukken d. 6. Oktober d. A. forfalden og d. 14. s. M. protesteret Veksel stor 374 Rm. 15 Pf.

Mod Arrestens Lovlighed har heller ingen af de mødte haft noget at erindre, og Sagsørgernes Paastand vil herefter være at tage til Følge, dog saaledes at der kun kan beregnes Renter af Vekselbeløbet fra Protest-dagen, og at Sagens Omkostninger, derunder indbefattet de som Translatørhonorar og Omkostninger ved Arrestens Beskrivelse udlagte Beløb, sættes til 50 Kr.

Den 8. Novbr. aflagdes Søforklaring for Retten i Anledning af Dampskibet „Hellig Olav“s Grundstødning paa Store Middelgrund i Kattégat d. 6. ds.

Ved Søforklaringen fremkom imidlertid intet nyt ud over, hvad vi allerede har meddelt i sidste Nummer af Bladet, til hvilket vi derfor henviser.

## The Baltic and White Sea Conference.

Den 8. ds. afholdtes under stor Tilslutning et Møde i Newcastle af Redere, der er interesserede i Østersø- og Hvidehavsfarten, for at diskutere de Æmner, som skal forelægges den Conference, der træder sammen her i Byen midt i denne Uge. Mr. Thomas Cairns dirigerede.

Lovene for the Baltic and White Sea Conference blev drøftet og vedtaget, idet det henstilledes at søge hidført en klar Formulering af den Basis, hvorpaa Sammenslutningen hviler, nemlig en gensidig moralsk Forpligtelse med Udelukkelse af ethvert Bødesystem. Med Hensyn til Minimums Raterne for den kommende Østersø-Sæson vedtoges det enstemmigt, at Fragten for pitprops skulde være paa lumpsum Basis efter deal capacity.

Videre behandledes Spørgsmaalet om et ensartet Kulcerteparti til Østersøen fra de skotske Havne og Østkysthavnene, og en Række Henstillinger med Sigte paa disse Forhold, der var vedtaget paa et nylig afholdt Møde af Købmænd, blev taget med ind i Diskussionen og saa vidt mulig taget til Følge — dog forbeholdt Mødet sig sin Stilling med Hensyn til saadanne Punkter som Adressekommission og Redernes Frihed til at vælge deres egne Agenter.

Der stilledes Forslag om, at Konferencen yderligere skulde behandle Spørgsmaalet om de mindre heldige Forhold vedrørende Deals- og Sleepercertepartierne, og slutte-lig blev det vedtaget, at de britiske Redere, der er interesserede i denne Fart, saa snart som muligt efter Kjøbenhavn Konferencen skal danne en underordnet Sammenslutning i Lighed med, hvad tyske Redere allerede har gjort, for derigennem yderligere at fremme hele Organisationens Arbejdsævne og Formaål.

## Skibsfarten paa Kjøbenhavn.

Om den i vort sidste Nummer gengivne Dom i Sagen Konsul Harald Isaacsen af Kristiania som Reder for Dampskibet „Gyda“ mod Aktieselskabet Det danske Kulkompagni skriver Højesteretsadvokat Herman Halkier i „Børsen“ for d. 7 ds.:

Da der i Sommer var megen Tale om Nedgangen i Kjøbenhavns Søfart og Aarsagerne hertil, tillod jeg mig i „Børsen“ at fremdrage det Synspunkt, at naar man ønskede Gæster, burde man behandle dem godt. Som

Eksempler paa Ugæstfrihed fremdrog jeg bl. a., hvorledes Omkostningerne ved Losning af Korn flyttedes over fra Modtagerne til Rederne, i hvilken Anledning man havde undlivet en gammel Kutyme, som mærkeligt nok var i Skibenes Favør.

Nu læses der i „Børsen“ en Sø- og Handelsretsdom af 1. d. M. om Losning af Kul, hvor Det danske Kulkompagni overfor en norsk Reder gjorde gældende, at det i Kjøbenhavns Havn er fast og ufravigelig Kutyme, at der beregnes 55 Øre pr. Ton ved Losning af Kul fra udenlandske Dampere, medens der kun beregnes af danske Skibe 45 Øre.

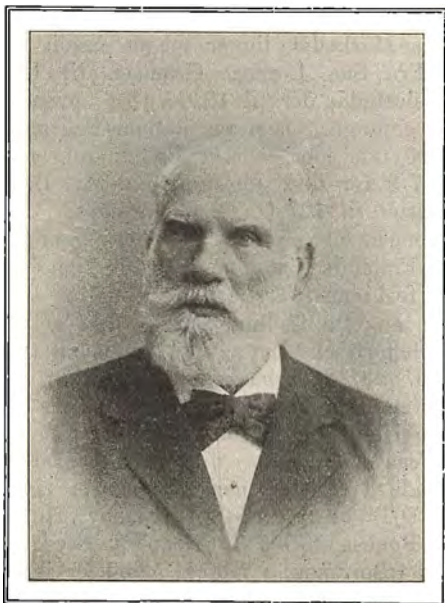
Dommen siger vel, at der ikke under Proceduren er anført noget, der paa antagelig Maade kan retfærdiggøre en saadan Forskel paa Betalingen for ganske det samme Arbejde; men den norske Reder maatte lige godt betale betale de 55 Øre.

I dette Tilfælde er Forurettelsen af den fremmede Reder til at tage at føle paa, og ved Indrømmelsen til de danske Redere endnu mere usmagelig, end disse af Rederne saa ildesete „customs of the port“ plejer at være.

Sagens Beløb var kun Kr. 143.80, og det kan muligt vække Forundring, at Det danske Kulkompagni har villet rejse Sag om en saadan Bagatel; dog næppe hos dem, der kender d'Hrr. Modtageres Principfasthed for Fagets Interesser. De har vundet Sejr, som ved Kornet, saaledes ogsaa ved Kullene. Men slige Sejre gør neppe vor Stad til „Stapelplads“ for Udlandet.

Det fremgaar af samme Nummer af „Børsen“, at „The Baltic and White Sea Conference“ agter at afskaffe Misbrug ved Certepartier og at indføre et ensartet Kulkerteparti for Østkyst-England. Her synes der at være et Misbrug at afskaffe.

## Kaptajn Christian Wibroe.



Omkring Midten af denne Maaned er det 50 Aar siden Kaptajn Christian Wibroe, der er kendt og skattet i vide Kredse indenfor vor Navigatørstand, første Gang kom til Sø.

Wibroe, der alle Dage nærmest har tilhørt Sejlskibsfarten, hører til de Folk, der har sat Pris paa at se sig rigtig om i Verden, og har da ogsaa i sin Ungdom faret viden om med forskellige Nationers Skibe — bl. a. har han i sin Tid været i Paketfart med den noksom bekendte Blackball Line's Skibe.

Efter at have taget Styrmandseksamen var Wibroe i nogle Aar Styrmand med Briggen „Proteus“ i Fart paa Vestindien og kom siden i Farten paa Messina, hvor han ved en Lejlighed, da Kaptajnen faldt over Bord og druknede i Nordsøen, kom til at føre Skibet baade ud og hjem. En Overgang var Wibroe i Dampskibsfarten, og under denne Periode forliste han en Gang i Kanalen med S/S „Vera“ efter samme Nat at have bjærget en tysk Skibsbesætning. I 1875 fik Wibroe Barkskibet „Livonia“ at føre og 1878 Barken „Hugo“, hvilken sidste han senere blev Ejer af. De sidste 5 à 6 Aar sejlede Kapt. Wibroe med „Hugo“ i Nord- og Østersøfarten, men i Tillid til sit Held og sagtens for at bøde lidt paa de ualmindelig sløje Tider holdt han i de aller-sidste Aar ikke Fartøjet assureret, og d. 30. August d. A. mistede han desværre Skibet ved en Stranding paa Fyens Hoved under ugunstige Vejrforhold.

## Fra Rigsdagen.

Forslag til Ændringer i Loven om Lønninger ved Fyrvæsenet.

I Folketingets Møde d. 10. November fremsatte Forsvarsministeren et Forslag om Ændringer i Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet. I Bemærkningerne hedder det:

Fra Fyrpersonalet er der gentagende fremkommet Ønsker om, at dets Lønningsforhold maatte blive forbedrede ved at bringes i Overensstemmelse med Lønningsforholdene i de Etater, der har faaet ny Lønningslove i de senere Aar; men da Fyrvæsenets Lønningslov er af forholdsvis ny Dato, har man ment endnu ikke at kunne foreslaa at gaa til en gennemgaaende Lønningsforbedring for Fyrvæsenet, men foreløbig indskrænket sig til at foreslaa Tidsforløbene mellem Alderstillægene samt Pensionsbestemmelserne bragt i Overensstemmelse med de tilsvarende Bestemmelser i Lønningslovene for Post-, Telegraf- og Vandbygningsvæsenet; og det er da navnlig Lønningsloven for Vandbygningsvæsenet, der i Hovedtrækkene er fulgt ved Udarbejdelsen af nærværende Lovforslag. Gennemførelsen af Bestemmelserne i Lovforslagets § 1 vil medføre en Udgift af c. 7,500 Kr. mere end opført paa Finanslovforslaget for 1906—07.

Forslag om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet.

Forsvarsministeren fremsatte samme Dag i Folketinget et Forslag om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet. I Bemærkningerne hedder det:

Lønningerne til det i nærværende Lovforslag omhandlede Personale, der er fast ansat ved Vagervæsenet, har hidtil, ligesom Lønningerne til det til Institutionen mindre fast knyttede Personale — Tilsynsførende ved Vagerstationerne, Matroser, Fyrbødere m. fl. — været bevilget paa de aarlige Finanslove og har svaret til de Lønninger, der i Henhold til Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet, oppebæres af den Del af Fyrvæsenets Personale, der i Henseende til Stilling og Tjeneste i det væsentlige er ligestillet med forannævnte Vagerpersonale. Imidlertid savnes der ganske Pensionsbestemmelser for Personalet i Vagerinspektions-skibet, hvilket er Grunden til, at nærværende Lovforslag forelægges. Lovforslaget er holdt i nær Overensstemmelse med ovennævnte Lov om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet, kun er Lønningerne for Maskinassistenten og Bedstemanden af Hensyn til Lov om midlertidigt Lønningstillæg sat 100 Kr. højere end for de tilsvarende Bestillingsmænd i Fyrinspektions-skibet, idet disse har

et midlertidigt Lønningstillæg paa henholdsvis 96 og 90 Kr. aarlig. Endvidere er Tidsforløbene for Alderstillæg og Bestemmelserne for Pensionering m. m. af det ikke kongelig udnævnte Personale opførte i Overensstemmelse med det samtidig hermed forelagte Lovforslag om nogle Ændringer i Fyrvæsenets Lønningslove. Gennemførelsen af Lovforslagets § 1 vil medføre en Udgift af 200 Kr. mere end opført paa Finanslovsforslaget for 1906—07.

## Fragtmarkedet.

Gennemgaaende har der ikke været fragtet saa meget i den sidst forløbne Uge som i de nærmest foregaaende, men ikke desto mindre har Raterne næsten allevegne holdt sig uforandret eller endog en Kende fastere. De eneste Undtagelser herfra i Markeder af nogen Betydning er Fragter hjem fra La Plata for prompt Lastning samt for Kul fra Østkysten til Danmark og Østersøen, hvortil de er lidt lavere, fordi saa mange Baade løber tilbage i Ballast efter Kul grundet paa Knapheden paa Laster fra Østersøen, og da navnlig fra de russiske Havne. Det er igen Nordamerika, som har taget Hovedinteressen fangen, og der var i Særdeleshed et godt Begær efter prompte Baade, af hvilke adskillige placeredes til gode Rater, men ogsaa for Lastning til helt op i Februar Maaned er der Reflektanter til Tonnagen, selv om Fragterne, der bydes paa den anden Side Nytaar ikke er saa høje som de, der betales for November/December. Der lader til at skulle blive mægtige Kvantiteter Korn at skibe fra Atlanterhavspladserne, idet der til Trods for, at der allerede nu er fragtet et meget betydeligt Antal Dampere fra Baltimore, Filadelfia etc., fremdeles noteres en Mængde Laster, og det synes jo saaledes, at der er de bedste Betingelser til Stede for, at mange Baade endnu vil kunne faa lønnende Beskæftigelse i Nordamerika Traden. Det maa siges til Redernes Ros, at de holder deres Tonnage godt i Pris, og forhaabentlig vil de faa deres Belønning derfor. Hvad der ogsaa burde stive Nordamerika Markedet af, er, at La Plata Sæsonen jo begynder i Januar Maaned, og bliver der nogen Konkurrence om Tonnage fra denne Kant, er det jo kun godt. Hvad Farten her i vore mere hjemlige Farvande angaar, da er det for Øjeblikket mest Kulsejladsen, der interesserer, idet Trælasterne fra Botten bliver færre og færre og Rusland i Øjeblikket næsten intet har at byde paa, men da Forholdene i sidstnævnte Land jo nu synes at være inde i rolligere Spor (saa længe det varer), vil der forhaabentlig snart komme rigeligt med Varer ned til Udskibningshavnene og et deraf flydende godt Begær for Damperrum, og saa maa man dertil ogsaa knytte Haabet om, at der maa kunne faas ordentlige Ekspeditioner.

Det østlige Marked synes at være ved at vaagre efter dets temmelig lange dvaleagtige Tilstand, thi der er mere Efterspørgsel efter Baade, og Calcutta vil saaledes pr. November betale 18/9 à 20/ til udsøgt Havn. For Kul fra Calcutta sluttedes et betydeligt Antal Baade i lokal Fart i de østlige Farvande, og Raterne er gennemgaaende lidt højere. Pr. December vil Bombay betale 12/9, Kurrachee 13/9 à 14/ til udsøgt Havn. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage; sidst betalte Rate er 21/3 fra Saigon til Havre eller Dunkerque pr. December.

Sortehavet etc. viser en bedre Tendens, og fra de russiske Pladser begynder der nu igen at komme lidt Begær. Fra Nikolajeff eller Odessa sluttedes et Par større, prompte Baade til 10/3 à 10/4½ Hamburg, medens 10/9 betales for en 3,000 Tons Baad fra Odessa til U. K. og 10/ for en 4,000 Tons Baad Eupatoria/Rotterdam. Fra Bulgarien er 9/6 „any“, 10/ Hamburg sidst

betalte Rater, og Kustendje betalte 9/9 N. C. Azoff sluttede lidt paa Basis af 12/9 à 13/ „any“, 13/3 à 13/6 Hamburg, men Sæsonen her er lige ved at være forbi, da Kulden er ved at melde sig. Ogsaa Donauen bør man være forsigtig med, og der slutes ogsaa kun ubetydeligt herfra for ganske prompt Lastning.

Middelhavet har ikke sluttet meget i den forløbne Uge, men Fragterne holder sig, og der noteres ikke saa faa Laster, navnlig Erts, hvorfor der kan opnaas 7/9 à 8/ Seriphos/Glasgow, 6/6 Algiers/Ardrossan, 8/ Carthage/Maryport, 10/6 Huelva/Charleston eller Savannah, 7/ Almeria/Glasgow, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 15/ Almeria eller Aguilas til Fleetwood, og for Fosfat 7/9 Sfax/Ghent, 7/ London eller Hull, 8/ Rendsburg. Markedet i Aleksandria er flovt; 8/6 Bomuldsfrø til Hull, 9/ London er sidst betalte Rater pr. November. Ertsraterne fra Bilbao er en Smule lavere paa Basis af 5/9 til Middlesbro, 6/ Glasgow, 4/10½ Cardiff, 5/ Newport, 5/9 à 6/ Rotterdam.

Nordamerika tog igen et betydeligt Antal Baade, navnlig for Korn, og der sluttedes pr. 1905 fra nordlig Havn til 1/10½ for Havre, 2/4½ à 2/5¼ tungt Korn til udsøgt Havn, 1½ d. mere Hamburg, 2/8¼ Kjøbenhavn, og der er fremdeles en Del Begær. For Stykgods til La Plata og for Petroleum til Østen er Begæret mindre; 22½ Cents noteres til Korea (2 Havne), 22 à 23 Cents Shanghai, 18 Cents Aleksandria. For Bomuld opnaaede nogle November Baade op til 35/ fra Wilmington eller Savannah til Liverpool eller Bremen, men for senere Lastning noteres kun 32/6. Golfhavnene har ikke fragtet saa livligt som Ugen i Forvejen, men der kan fremdeles faas 12/3 à 12/6 fra New Orleans eller Galveston til udsøgt Havn pr. Novbr./Decbr., 12/ à 12/3 pr. Januar/Februar, 1/ mere for én dansk Havn, 1/6 to Havne. Tømmerfragter er rigelige, men der slutes ikke mange af dem, da Rederne gennemgaaende foretrækker andre Laster. Der er sidst betalt 83/9 à 85/ Pensacola/Holland, 105/ Buenos Ayres, og 86/3 noteres til Genua. Fra Kanada gøres der ikke meget nu, og for prompte Laster noteres kun 47/6 Quebec/London, 53/9 Miramichi/Englands Vestkyst. Pr. Foraaret noterer St. John 41/3 imod kun 35/ à 37/6, da Sæsonen aabnede i Aar.

La Plata Markedet ligger meget usselt for prompt Lastning. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet sluttedes der til 12/6 à 13/6, prompt, hvilket vistnok kan gentages, men pr. Januar/Februar ser Forholdene bedre ud, idet der er Reflektanter til Tonnage til 17/3 à 17/9 for ikke for store Baade. Bahia Blanca har sidst sluttet til 12/ O. C. for prompt.

Østersømarkedet er ret flovt helt igennem, og for Sverrigs og Finlands Vedkommende er det ikke langt fra at være forbi med Trælasteksporten for i Aar. Der findes endnu enkelte Ladninger, og der noteres bl. a. 25/6 D/B. Gefte/Kings Lynn, 24/ Sundsvall (2 Pladser)/Grangemouth, 23/ Søderhamn/Hull. Fra St. Petersburg er der næsten ikke mere Lastning at faa i Aar, og baade denne Havn og Kronstadt vil iøvrigt om ganske kort Tid ogsaa være ude af Sagaen for denne Gang. Riga har nogle Trælaster, men Raterne er lave, f. Eks. 22/ à 22/6 D/B. eller Props til Grimsby, Hull, Grangemouth eller Boness, 6/9 à 7/ Sleepers, Fracs. 29/30 Antwerpen, 33/34 Bordeaux. Høreksperten er ikke begyndt endnu, men hvis Jærnbaneltrafikken holder sig normal, vil der snart komme betydelige Kvantiteter frem. Om Søtransporten af en Del af Hørren er der dog allerede sluttet Kontrakt af flere Rederier. Reval er ganske livløs, og Windau har kun meget faa Trælaster til daarlige Rater. Fra Libau begynder der at blive en lille Smule mere Liv, men det er endnu for intet at regne mod tidligere Aar. Meget afhænger iøvrigt af, hvorledes det bliver med Tilførslerne, som jo i den sidste Tid har været ganske stansede, men som nu atter saa smaat begynder. Fra de tyske Havne er der ikke meget at gøre. I Königsberg tager Rutebaadene det meste, der frem-

kommer, og fra Memel er Raterne lave, som f. Eks. 6/6 Sleepers til Grimsby, 6/9 London, 8/ Runcorn, 32 Pf. pr. Sleepers til Stettin.

Kulfragterne er lidt lavere til Danmark og Østersøen, hvorimod de til Middelhavet er faste og til Dels højere. Der har fra Tynen eller Blyth sidst været sluttet til 5/6 Riga, 4/9 à 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Swinemünde, 5/ Lübeck, 4/6 Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ Stockholm, 4/3 à 4/6 Hamburg, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/6 Genua, 7/ Marseille, 6/9 Piræus. Fra Firth of Forth betales 5/ Swinemünde, 5/3 Kiel, Wismar eller Flensborg (1,200 Tons), 4/6 à 5/ dansk Provinshavn (800/1,200 Tons), 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Memel (1,150 Tons), 4/6 à 4/9 Neufahrwasser (1,200—2,000 Tons). Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff skal vi nævne 4/9 à 5/ til Lissabon, 6/6 Barcelona, 6/9 à 7/ Genua, Frcs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/9 Venedig, 6/6 Aleksandria eller Port Said, 10/6 Colombo, 10/9 prompt, 8/6 pr. December til La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere er uden nogen Forandring, maaske for enkelte Pladers Vedkommende endog lidt flovere. Hvad angaar Forholdene i Rusland, da er det omtrent umuligt at faa disse klart belyst; den ene Dag er Stemningen rolig, den næste Dag meldes der om grufulde Begivenheder; Forretningstilværet og Trafikken er lammet, og med at faa det i Gang igen kan det vist have lange Udsigter. Fra Tyskland meldes der ogsaa Flovhed næsten fra alle Pladser. Til Stettin maa der i forrige Uge være komne mange Skibe, der var imidlertid rigelige Tilbud, og der blev bl. a. sluttet til Norrköping for Oljekager til 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, for hvilken Ladning man i Slutningen af forrige Maaned kunde gennemføre 7/ à 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark; for Mel til Danmark blev sluttet til 60 Pf. pr. Sæk. Stenfragterne fra Sverrig staar ret godt; Sagen er nemlig den, at fra Marts 1906 vil der i Tyskland komme en ret betydelig Told paa Sten, saa det gælder derfor om at faa saa mange Sten som muligt ført over inden denne Termin.

ab Stralsund, Greifswald meddeles, at nogle Skibe vil kunne placeres for Rug, Hvede til Danmark, Sundhavn 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark.

ab Lübeck søges vedvarende flere Skibe for Salt til danske og sydsvenske Havne.

ab Kjøbenhavn har det staaet helt stille, og de fleste Skibe er gaaet ledig derfra; der skal bl. a. være sluttet Havre til Sydsverrig 3 Kr. og Hvede til Svendborg 13 Øre; Aarsagen til denne usædvanlige Mathed maa ogsaa ligge i Urolighederne i Rusland, idet der slet ingen Dampere kommer fra Sortehavet; derved bliver Priserne paa Korn og Foderstoffer stærkt opskruede, og Købene indskrænkes til det mindst mulige; der er saaledes daarlig Udsigt til en snarlig Bedring.

## Fra Sø og Land.

Kaptajn H. A. Olsen, Fører af Skonnerten „Kathinka“ af Marstal, indkom i Følge R. B. den 11. ds. fra Königsberg til Aalborg og anmeldte, at Jungmand Chr. Hansen, der var forhyret med Skonnerten, d. 13. f. M. var forulykket i Østersøen, da Skibet befandt sig paa Rejse fra Sverrig til Königsberg. Den forulykkede var 20 Aar gammel og født i Faaborg.

Skonnert „Emma“ af Dragør indkom i Følge R. B. den 6. ds. til Frederikshavn og landsatte den 25-aarige Matros Christian John af Neksø, som, medens Skibet d. 5. Nov. laa til Ankers ved Dvalegrundene, var falden ned fra Rigningen og havde forslaaet sig betydeligt.

En Korrespondent i Sønderho paa Fanø skriver til os den 11. ds.:

Brevduepost. Kapt. J. S. Pedersens Hustru, Sønderho, har i disse Dage modtaget et Brev fra Kapt. Tørnberg S/S „Oskar II“ af Stockholm om, at han paa Rejse fra Gøteborg til Buenos Ayres 27. August ud for Kanalen optog en trættet Due, som paa højre Ben bar en Ring mrkt. No. 5743 G. × B. 1905 samt et Stykke Papir med Ordene: Kapt. Jens S. Pedersen „Killena“ af Fanø 21—8 Tezel, W. Papiret fastgjorde Kapt. T. atter paa Duen, som efter at have faaet Føde og hvilet ud forlod Damperen 2 Døgn efter. Da var Damperen i Sigte af Isle de Oussaut, i hvilken Retning Duen fløj. Nu spørger man: Hvad blev der af den Brevduepost videre?

R. B. meddeler under 14. ds.: Havnedirektionen i Malmø har indstillet til Komunalbestyrelsen, at der anlægges en Tørdok ved den ydre vestlige Havn i Overensstemmelse med et af Havnedirektionen fremlagt Forslag, hvortil udkræves et Beløb af 1,183,000 Kr., som skal tilvejebringes ved at optage Laan. Dokkens Længde bliver 158 Meter, dens Bredde 27,36 Meter og Dybden 7,25 Meter.

## Ugens Havarier.

Alpha, Skonnert, er, paa Rejsen fra Norrköping til Aalborg med en Ladning Jærn, indkommet læk til Kalmar.

Coureur, Skonnert af Renne, der, som meddelt, grundstødte ved Agernæs, er kommet flot, efter at c. <sup>1</sup>/<sub>3</sub> af Lasten (Gødningssalt) var kastet over Bord, og en Del omladet i Motorbaaden „Anna“.

Barbro, Dpsk. af Kristiania, kom den 6. ds. paa Grund ved Myggefjed. Flot med Assistance af Svitizers og indbragt til Gjedser.

Ellen, Galease af Dragør, kom d. 8. ds., paa Rejsen fra Malmø til Hjemstedet i Ballast, paa Grund ved Prøvestenen.

Helga, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, grundstødte ved Gjedserodde med Trælast fra Hernæs til Calais, er bragt flot af Svitizers, efter at c. 100 Standard af Dækslasten var kastet over Bord. Skibet er nu af „Frederikshavn“ og „Skandinavien“ bragt hertil og ligger i Flydedokken under Reparation.

Særlig i Bunden under Maskinen har Skibet betydelig Skade.

Julie Hedegaard, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, grundstødte ved Rødsand, er bragt flot af Svitizers.

Olga, Barkskib af Åland, har, paa Rejsen fra Hull til Reval med en Ladning Kul, været paa Grund paa Middgrund. Flot med Assistance af Svitizers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Alberga, Barkskib af Kristiania, har paa Rejsen fra St. Petersborg i Ballast paa Helsingørs Red mistet et Anker og 90 Favne Kæde.

Hellig Olav, Dpsk. af Kjøbenhavn, reparerer i Stettin.

Ella, Brig af Kalmar, strandet ved Skagen i Oktober. Til Frederikshavn er indbjerget en Del Vraggods samt Anker og 75 Favne Kæde.

\* Lyna, Galease af Nørre Aggersund, er, paa Rejsen fra Arendal til Hjemstedet med Bræddelast, strandet paa Nord-siden af Thyborøn Kanalen og er løbet fuld af Vand. Besætningen er hjærget.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 10. ds. foretoges Prøvetur i Sundet med Damperen „Prinsessan Ingeborg“, bygget af Burmeister & Wain for Regning Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm hvis Chef, Generalkonsul Axel Johnson, deltog i Prøveturen.

Skibet har en Længde af 360', en Bredde af 48' 9", en Dybde af 25' 6" og kan bære en Dødvægt af 6,000 Tons; det opnaede en Fart af over 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Knob med et betydeligt



ringere Kulforbrug end kontraktlig stipuleret. Prøven faldt forøvrigt i alle Maader gunstig ud.

Skibet er præsteret færdigt over en Maaned før den kontraktmæssige Leveringstid og gaar straks i Fart.

## 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 14. November.)  
Alexandra, Thomsen, ank. hertil 8. Novbr. — Algarve, Borries, ankom til Aguilas 11. November. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Dunkerque 11. November. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 13. Novbr. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 13. November. — Arkansas, Petersen, ank. til Boston 6. November. — Arno, Strubberg, ank. til Genua 13. November. — Axelhus, Skov, ank. hertil 12. Novbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Barcelona 10. November. — Beira, Lunge, ank. til Newcastle 13. November. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Algier 11. Novbr. — Christian IX, Wiencke, ankom til Kongsberg 13. November. — Dagmar, Larsen, afgik fra Dunston 2. Novbr. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 30. Oktober. — Ella, Andresen, afgik herfra 11. November. — Florida, Ørum, afgik fra New York 10. November. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 6. November. — Garonne, Kromann, afgik herfra 11. November. — Georgios I, Sørensen, ankom til St. Petersburg 3. November. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra St. Petersburg 12. November. — Jolantha, Simonsen, ankom til St. Petersburg 10. November. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 29. Oktober. — Kentucky, Staal, afgik fra Newcastle 13. November. — Kiew, Meldahl, ank. til St. Petersburg 7. November. — Kursk, Gommessen, ank. til Libau 10. November. — Leopold II, Meyer, ank. til St. Petersburg 7. Novbr. — Loire, Craignou, afg. fra Dunkerque 11. Novbr. — Louise, Kruise, ankom til Pillau 9. Novbr. — Louisa'n a, Andersen, afgik herfra 26. Oktober. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom hertil 10. Novbr. — Maja, Iversen, ankom hertil 13. November. — Morse, Jacobsen, ank. til Trondhjem 14. November. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra New York 5. November. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 13. November. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 13. November. — Omsk, Jonsen, ankom til St. Petersburg 26. Oktober. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 13. November. — Perm Christensen, afgik fra London 11. November. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 9. November. — Rita, Schibbye, ankom til Pillau 7. Novbr. — Seine, Damp, ankom til St. Petersburg 7. November. — Texas, Andersen, afgik fra New York 28. Oktbr. — Thyra, Fischer, ank. til Danzig 10. Novbr. — Tiber, Bech, afg. fra Darthmouth 10. November. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 13. November. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til St. Petersburg 1. November. — Viking, Rasmussen, ankom til Hull 12. November. — Hellig Olav, Holst, ank. til Stettin 11. November. — United States, Wulff, afg. fra New York 8. November. — Hengest, Harder, ank. til Libau 11. Novbr. — Esbjerg, Søeberg, ankom hertil 14. Novbr. — Hittfeld ankom til Stettin 11. November. — Dana afgik herfra 12. November. — Riberhuus, Andresen, ank. hertil 12. Novbr. — Annie afgik herfra 10. November. — Vadsø, afgik fra Liverpool 11. November. — Lord afgik herfra 11. Novbr. — Svanen afg. herfra 11. November. — Aarhuus, Sørensen, ank. hertil 12. November. — Ceres, afgik herfra 11. Novbr. — Castor afgik herfra 10. Novbr. — Pallas, afgik herfra 13. Novbr. — Mercur afgik herfra 13. Novbr. — Ceres, de Cunha, afgik fra Kristiania 13. Novbr. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 8. November paa Rejse herfra til Færøerne. Skalholt, Larsen, ankom hertil 12. November fra Island. — Holar, Ørsted, ankom hertil 13. November fra Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Hamburg 11. Novbr. — Frode, Meyer, ank. til Libau 8. November. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afg. fra Hull 11. November, bestemt til Kallera. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport 2. November, best. til Parana. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Kristinestad 14. Novbr. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Sunderland 10. Novbr. — Knud II, Hansen, ankom til St. Petersburg 28. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afg. fra Libau 12. Novbr., best. til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afg. fra Libau 15. Novbr. — Skjold, Risø, ankom til Repola 11. Novbr. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til Dunkerque 8. November. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Rotterdam 10. Novbr. — Svend II, Jensen, afg. fra Kristinestad 10. November, bestemt til Cardiff. — Harald, Hveysel, ankom til Stettin 14. Novbr.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ank. til Dieppedalle 5. Novbr. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Sikeå 8. November, best. til Rouen. — Ulf, Huus, afgik fra Lovisa 14. November, best. til Ghent.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra Sunderland 28. Oktober, bestemt til New York. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Glasgow 12. Nov. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra St. Petersburg 7. November, best. til Rotterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Baltimore 10. November, bestemt til Rotterdam. — Helmer Mørch, Hansen, ank. til Sunderland 13. Nov. — Excellence Pleske, Thorsø, ankom til Dunkerque 9. November. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. fra Odessa 24. Oktbr., bestemt til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 7. Novbr. — Peter Berg, Knudsen, ank. til Hamburg. 8. November. — Alexander Shukof, Dahl, ankom til Kronstadt 9. Novbr. Johan Siem, Knudsen, afgik fra Newcastle 9. November, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 14. November, bestemt til Calais.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, ank. til Riga 13. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn ankom til Riga 8. November. — Hamlet, Reese, afgik fra Reval 11. Novbr., bestemt til Hull. — Helge, Olsen, ankom til Riga 31. Oktbr. — Rolf, Olsen, ank. til Finland 31. Oktbr. — Niels R. Finzen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 1. November.

**Heimdæl.** Aine, Leth, ankom til Kbhvv. 14. Novbr. — Kamma, Løffler, afg. fra Dieppe 11. November. — Helga, Risø, afgik fra Kbhvn. 14. Novbr. — Martha, Christensen, afgik fra Howden Dock 10. Novbr. — Elna, Rathje, ankom til Oran 15. Novbr. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Calais 12. Novbr. — Simone, Møller, ankom til Rouen 11. November. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Sundswall 12. Novbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Antwerpen 9. November, ankom til Methil 11. Novbr. — Nancy, Th. Nielsen, afgik fra Kronstadt 8. November, bestemt til Rouen. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Kronstadt 9. November, best. til Gt. Yarmouth. — Nora, Jørgensen, ankom til Reval 13. November. — Cito, P. Nielsen, ankom til St. Petersburg 10. November. — Bodil, passeret Helsingør 13. Novbr., best. til Marseille. — Dagmar, Hansen, ankom til Aabenraa 11. November. — Neptun, Knudsen, afgik fra Gefle 11. November, best. til Sevilla. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Trångsund 7. Novbr. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 9. Novbr., ankom til Methil 11. Novbr.

**Dania.** Lilly, Nielsen, ankom til Burntisland 14. Novbr. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Kalmar 12. Novbr., best. til Hernøsand. — Mary, Larsen, ank. til Kongsberg 10. Novbr.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Trångsund 13. November.

**Jylland.** Karen, Eriksen, ank. til Aalborg 12. November. — Ingrid, Winther, afgik fra Helsingfors 14. Novbr., best. til St. Petersburg. — Ebba, Meinertz, afg. fra St. Petersburg 10. November, best. til Rotterdam.

**Nordseen.** Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Rotterdam 5. Novbr. — Nordland, Norsk, ank. til Pernau 13. November. — Holland, Poulsen, ankom til Aarhus 12. November. — England, Andersen, ank. til Methil 13. Novbr. — Rusland, Møller, ankom til Hull 14. Novbr.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Malmø 12. November. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Kbhvn. 8. Novbr. — Polarstjernen, Branth, ankom til Buenos Ayres 21. Oktober. — Mars, Clausen, afg. fra Burntisland 13. November.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Burntisland 11. November. — Russia, Jespersen, afgik fra Ghent 11. November, ankom til Newcastle 13. November. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Riga 11. November, best. til Deltzyl.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afg. fra Riga 12. Novbr., best. til Amsterdam.

**Union.** Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Dordrecht 10. Novbr.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 12. Novbr., best. til Hamburg. — Carbonia, Winckler, afg. fra Nantes 10. November, ankom til Bilbao 12. November. — Estonia, Dam-Larsen, afgik fra Helsingør 10. November, ank. til Kramfors 14. Novbr.

**Dan.** Fionia, Hansen, afg. fra Lübeck 14. Novbr., best. til Reval. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Riga 9. Novbr., ankom til Kotka 11. November.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Sharpness 8. November. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Rotterdam 11. November. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Swinemünde 11. November, bestemt til Sunderland. — Fre-



densborg, Hartmann, ankom til Domsjø 10. November. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Tyne 13. Novbr. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Kramfors 10. November, best. til Barry. — Kronborg, Sørensen, ankom til Antwerpen 10. Novbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Burntisland 11. Novbr. — Skanderborg, Albertsen, ankom til Hudiksvall 8. November. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 10. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Trångsund 30. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Riga 29. Oktbr.

**Dampskibeselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Firt of Forth 8. Novbr. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Newcastle 10. Novbr., bestemt til Kbhvn. — Marselisborg, Andersen, ankom til Cherson 12. November. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kbhvn. 14. November, bestemt til Newcastle. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Cardiff 11. Novbr., bestemt til Genua. — Tuborg, Agerlin, ankom til Ghent 14. Novbr. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Petersborg 8. November. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 11. November.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ank. til Jakobstad 27. Oktbr. Jægersborg, Larsen, ank. til Marseilles 12. November. — Kallundborg, Lund, ankom til Lissabon 5. November.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Kbhvn. 13. November, best. til Tyne.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Warming, ankom til Zaandam 10. Novbr. — Helene, Jensen, ankom til Reval 10. November. — Agnete, Sørensen, ankom til Aalborg 10. Novbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 9. Novbr., ankom til Kiel 13. Novbr. — Alice, Hansen, afg. fra Burntisland 11. Novbr., bestemt til Kiel. — Ajax, Brorsen, afg. fra Burntisland 8. Novbr., ank. til Kiel 12. November. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Svendborg 11. Novbr., bestemt til Sunderland. — Nauta, Madsen, afgik fra St. Davids 11. November.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra New Orleans 13. Novbr. — St. Jan, Rambusch, afgik fra St. Thomas 3. Novbr. — St. Thomas, Prahl, ankom til Kjøbenhavn 23. Oktober. — St. Domingo, Koch, ankom til St. Thomas 13. November.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ank. til Lovisa 7. November. — Energi, Nielsen, ankom til Methil 7. November.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Wiborg 9. November. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Trångsund 11. Novbr. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Blyth 12. Novbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Helsingør 11. Novbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Repola 8. November. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. fra West Hartlepool 1. November. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Ghent 11. Novbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra West Hartlepool 12. November. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til West Hartlepool 14. November. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Petersborg 6. November. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Swinemünde 9. November. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Dallatz 12. November.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afgik fra Korsør 8. November, bestemt til Blyth. — London, Krogh, afgik fra Råfsö 11. Novbr., bestemt til Honfleur. — Paris, Tholander, ank. til Boness 14. November. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 13. Novbr.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Kronstadt 4. Novbr. — Wien, Brink, ankom til Blyth 13. November. — Roma, v. Thun, afgik fra Liverpool 8. Novbr., best. til Demerara.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Sundsvall 10. Novbr. — Clara, Villadsen, afg. fra Stockholm 11. Novbr., best. til Bremen. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Neufahrwasser 14. Novbr., bestemt til Horsens. — Erik, Steen, afg. fra Aarhus 14. Novbr., bestemt til West Hartlepool. — Svend, Christensen, afgik fra Korsør 12. Novbr., bestemt til Grangemouth. — Axel, Damm, ank. til Methil 13. November. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Kbhvn. 12. November. — Skjalm Hvide, Poulsen, ank. til Swansea 11. November. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Tynen 6. November. — Chr. Gylstorff, Nielsen, ankom til Port Vendres 12. November. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Kristinestad 12. Novbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ank. til Bremen 14. Novbr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Kbhvn. 8. November.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, afgik fra Las Palmas 7. November, best. til Rotterdam. — Katholm, Arnesen, ankom til Libau 4. Novbr. — Hjortholm, Clausen, ankom til Swinemünde 13. November. — Svanholm, Knudsen, afg. fra Genua 14. November, best. til Leghorn.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, ankom til Hernösand 14. November. — Slesvig, Svarrer, ankom til Memel 10. November.

**Hamlet.** Herleve, Hintze, afg. fra Sunderland 12. Novbr. bestemt til Lübeck.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby.** Serapis, Mathiasen, ankom til Eten 8. November fra Newcastle N. S. W. — Thora, Thomsen, ank. til Mauritius 4. November fra New York. — Prins Valdemar, Hansen, ankom til Antwerpen 10. November fra Lobos de Afunere. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Glasgow 7. November til St. Croix.

**Svendborg.** Zampa, Petersen, ankom til Aalborg 6. November. — Union, Olsen, ankom til Bandholm 6. November. — Concordia, Henriksen, ankom til Rotterdam 7. Novbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Great Yarmouth 6. November. — Fylla, Rasmussen, ankom til Dieppe 8. Novbr. — Valborg, Brandt, ankom til Berwick 8. Novbr. — Marie, Petersen, ankom til Hull 9. November. — Vega, Rasmussen, ankom til Wemyss 8. November. — Magnet, Gommesen, ankom til Leiths Red 8. November. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Aarhus 7. November. — Ros-sing, Larsen, ankom til Gravelines 8. Novbr. — Pallesen, Jensen, ankom til Charlestown 9. November. — Alfred, Wilde, ankom til Kronstadt 7. Novbr. — Zenitha, Jensen, ankom til Havre 9. November. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Kiel 9. November. — Erik, Christensen, ank. til Holtenau 9. November. — Hans Emil, Hansen, ank. til Haarlingen 10. Novbr. — Hansen, Nielsen, ank. til Dundee 10. Novbr. — Martin, Nisson, ankom til Fowey 10. Novbr. — H. I. Jensen, Larsen, ankom til Ystad 9. November. — Rota, Olsen, ankom til Kbhvn. 10. Novbr. — Emanuel, Bentzen, ankom til Rørvig 11. November. — Niels, Hansen, ankom til Dysart 11. November. — Freir, Rasmussen, ank. til Odense 11. November. — Freja, Jensen, ankom til Leith 11. Novbr. — Jens, Eriksen, ankom til Wemyss 10. Novbr. — Alma, Hansen, ankom til Bogense 11. Novbr. — Romø, Jensen, ankom til London 11. November. — Iris, Hansen, ankom til St. Nazaire 10. Novbr. — Urania, Nielsen, ank. til Odense 11. November. — Belona, Larsen, ankom til Boness Red 11. November. — Erhardt, Larsen, ankom til Bogense Red 13. November. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Præstø 12. November. — Ariel, Nielsen, ankom til Mas-nedsund 12. November. — Martin, Hvenegaard, ankom til Kolberg 11. November. — Mercur, Lund, ankom til Skel-skør 11. November. — Galathea, Bom, ankom til Horsens 11. November. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Ærø-kjøbing 12. November. — Fritz, Emil, Rasmussen, ankom til Dunkerque 11. November. — Martha, Hansen, ankom til Horsens 12. November. — Ignatz Breum, Lund, ankom til Kiel 13. November.

**Ærs.** Cecilie, Svarrer, ankom 7. November til Flens-borg. — Enigheden, Friis, ankom 7. November til Aarhus. — Johanne, Østermann, afgik 6. November fra Kronstadt til Kjøbenhavn. — Valborg, Johansen, ankom 7. November til Kjøbenhavn. — Svip, Jensen, ankom 8. November til Ystad. — Albertine, Madsen, ankom 9. November til Halmstad. — Cecilie, Rasmussen, ankom 8. November til Frihavnen. — Uffo, Grube, ankom 10. November til Kiel. — Veritas, Jørgensen, ankom 10. November til Cimbris-hamn. — Margrethe, Pedersen, ankom 10. November til Kiel. — Emanuel, Nielsen, ankom 8. November til Kjø-benhavn. — Freya, Petersen, ankom 9. November til Trave-münde. — Ærø, Christensen, ankom 10. November til Lorient. — Herkules, Bager, ankom 10. November til Swinemünde. — Astræa, Svane, ankom 10. November til Aalborg. — Rolf, Christensen, ankom 10. November til Littlehampton. — Frederik og Ane, Andersen, ankom 10. Novbr. til Pillau. — Diana, Christensen, ankom 10. November til Silloth. — Ørnen, Rasmussen, ankom 8. November til Kjøbenhavn. — Juliane, Christensen, ankom 9. November til Havre. — Albertine, Knudsen, afgik 9. November fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Fortuna, Schmidt, afgik 9. November til Landskrona. — Heimdahl, Eriksen, ankom 10. November til Frederikshavn fra Marseilles. — Forening, Hansen, ankom 11. November til Peel. — Ingolf, Nymann, ankom 10. November til Leith fra Island. — Ellen, Svendstrup, ankom 9. November til Rotterdam. — Caroline, Madsen, afgik 9. November fra Kjøbenhavn til Faxe. — H. H. Pe-tersen, Hansen, ankom 11. November til Præstø. — Vi-gilant, Rasmussen, ankom 11. November til Livorno. — Gloria, Fabricius, ankom 12. ds. til Aalborg. — Anne, Rosenbeck, ankom 13. ds. til Tønsberg. — Anne, Schmidt, ank. 12. ds. til Swinemünde. — Venus, Jensen, ank. 12. ds. til Genua. — Johanne, Østermann, ank. 12. ds. til Kjøben-havn. — Atlantic, Rasmussen, ank. 12. ds. til Gøteborg. — Nansen, Hansen, ank. 12. ds. paa Kjøbenhavns Red. — Lau-ritz, Folmer, ank. 13. ds. til Falkenberg. — Olga, Jørgen-sen, ank. 13. ds. til Flensborg. — Eden, Petersen, ank. 10. ds. til Leith. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. 13ds. til Schwinemünde. — Bølgens, Friis, ank. 12. ds. til Kolberg. — Marie, Friis, ank. 12. ds. til Kolberg. — Merkur, Friis, ank. 13. ds. til Langesund. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 12. ds. til Svendborg. — Agnes, Henriksen, ank. 10. ds.

til Kjøge. — Albert, Fabricius, ank. 13. ds. til Langesund. — Marthing, Friis, ank. 11. ds. til Svendborg. — Salvador, Fabricius, ank. 12. ds. til Holtenu.

## 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. Thyborøn-Kanal.** I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevløn 9½ Fod, i Kanalen 9 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Store-Bælt. Nyborg-Fjord.** Vraget af den paa Nyborg-Fjord, 1¾ Kbl. SSV. for Risprikken paa Tungen, sunkne Skonnert er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 29 Fod. Afmærkningen er inddraget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Norra Kvarnen. Holmsund. Petlandskär.** En 18 Fods Grund er fundet i Linjen Petlandskär Ledebaaker overet, uden for Holmsund. 63° 40' 0" N. Br. 20° 22' 15" Ø. Lgd.

**Fintland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Mikkelskär.** Mikkelskär lave Fyr er forandret til et hvidt og rødt vekslende Fyr, der lyser fra S. 35° V. gennem V. til N. 66° V. Flammens Højde: 20 Fod. 59° 59' N. Br. 24° 35' Ø. Lgd.

**Tyskland. Svinemünde. Stettiner Haff.** Det danske Konsulat i Stettin meddeler: Ved Kaserow, Vineta og Zinnowits samt i Mellin og Kaiserfahrt er Vinterafmærkningen foretaget.

Fra Midten af November 1905 forandres Taagesignalet paa Fyrskibet „Gabelsflach“ saaledes: Sirenen giver da hver 1 Minut to Stød, høj Tone 2 S., Pause 2 S., dyb Tone 2 S., Pause 54 S. Samtidig gives Undervands-Taagesignal med Klokke, nemlig afvekslende Fire-Slag og Fem-Slag hver 34 S., med 3 S. Pause mellem Slagene i hver Gruppe og henholdsvis 8 S. og 5 S. efter Grupperne. Skibsførere anmodes om at sende Meddelelser om deres Iagttagelser af Undervands-Signalerne til „Nautische Abteilung des Reichs-Marine-Amts“ i Berlin, W 10, Matthäi-Kirchstrasse 9.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 2den November. 53° 37' N. Br. 5° 39' Ø. Lgd. En Mast, fast i et Vrag, 10 Fod over Vandet.

Den 2den November. 53° 40' N. Br. 5° 49' Ø. Lgd. Mast over Vandet.

Den 1ste November. 54° 38' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd. Tre Master, fast i et Vrag.

**Tyskland. Helgoland. Düne O.** I November 1905 ombyttes Lys- og Klokketønden „Düne O“ for Vinteren med en hvid Tønde. 54° 11' 4" N. Br. 7° 56' 22" Ø. Lgd.

**Hogstean.** En Damper er sunket ved Hogstean. Skorsten og to Master er over Vandet.

**Norderney. Riffgat.** Hindringen paa S.-Siden af Riffgat er borttaget og Vragtønden inddraget.

**Dovetief.** Dovetief kan for Tiden ikke benyttes, Ledefyrene er slukket og Afmærkningen inddraget. Kun Schluchter kan nu bruges som Indløb til Norderney.

**Holland. Zuiderzee. Rif van Urk.** Den paa Rif van Urk sunkne Tjalk er borttaget.

**IJmuiden.** Dybden i Indløbet til IJmuiden og til den ny Sluse er 29 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevand-Signalerne.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Paa den ny Duc d'Albe, 3½ Kbl. neden for Duc d'Albe Nr. 1 i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, er nu tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S. Den ny Duc d'Albe har nu Nr. 1, og de andre syv har nu Nr. 2-8. Nr. 1 ligger paa 51° 57' 58" N. Br. 4° 8' 52" Ø. Lgd.

**Zeegat van Vlissingen. Thorntonbank.** Lystønden paa „Thorntonbank“ er nu omhyttet med Lys- og Fløjetønden.

**England. Themsen.** Paa Fyrskibet „Sunk“ er oprettet Gnistelegraf-Station, men den er kun til Brug for Redningsvæsenet og for at give Meddelelse om Skibe i Nød,

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

**Skotland V.-Kyst. Irvine Harbour.** Det hvide, faste Barre Fyr, der vistes fra en Baake ved S.-Siden af Indløbet til Ir-

vine Harbour, er bortslyllet. 55° 36' N. Br. 4° 42' V. Lgd. Et midlertidigt Fyr er tændt paa samme Sted. Flammens Højde: 19 Fod.

**Loch Slapen.** I Loch Slapen er fundet en 1¼ Fv. Klippe 8 Kbl. S. 6° Ø. fra den 125 Fod høje Høj SV. for Torran. 57° 11' N. Br. 6° 1' V. Lgd.

**Orkney Islands. Hoy Sound.** Paa Showbelly Shoal er den mindste Dybde 15 Fod. 58° 56' N. Br. 3° 18' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bay. Horseshoe Ledge.** En sort Stang med liggende Tønde er rejst paa Horseshoe Ledge, 1¾ Kml. SØ. for Black Island, fra Great Duck Island Fyr i N. 68° V., 3½ Kml.

**Boon Island.** En sort Stang med staaende Tønde er rejst paa Grunden ud for Boon Island, 1½ Kbl. V. for Boon Island Fyrstations Baadeslisk, 11¼ Kml. N. 35° Ø. fra Isles of Shoals Fyr.

**Massachusetts. Nantucket Sound.** Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 53. Fyr og Taagesignal er uforandret.

**Buzzards Bay. New Bedford Harbor.** En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved Brooklyn Rock, fra Stagen paa Black Rock i S. 48° V. og fra Butler Flats Fyr i S. 22° Ø.

**New York. East River. College Point.** Vraget af Skonnerten, der var sunket ud for College-Point, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

**North Carolina. Cape Hatteras.** Omtrent den 15de November 1905 slukkes Cape Hatteras Baakefyr, c. 8 Kbl. S. 2° V. fra Cape Hatteras Fyr, permanent.

**South Carolina.** Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 29 inddraget.

**Florida. Key West. Northwest Channel. Middle Ground.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en hvid og sort Baake paa SV.-Siden af Middle Ground, 2½ Kml. N. 56° V. fra Key West Fyr og i N. 19° Ø. fra Sand Key Fyr. 24° 34' 12" N. Br. 81° 50' 0" V. Lgd.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Main Ship Channel.** En sort, 15 Fod høj Pæl med Skive paa Toppen er i 7½ Fod Vand rejst paa V.-Kant af Main Ship Channel, fra Mobile Point Fyr i N. 87° V. og fra Sand Island Fyr i N. 10° Ø. 30' 13' 45" N. Br. 88° 2' 29" V. Lgd.

**Santo Domingo. Samana Bay. Sanchez (Las Canitas).** I Samano Bay er udlagt:

En sort Stumtønde Nr. 1 i 35 Fod Vand ved N.-Siden af Jean Bart Reef, fra Cayo Chico SV.-Pynt i S. 54° Ø. og fra Punta Fortuna i N. 33° Ø. En rød Spidstønde Nr. 2 i 35 Fod Vand, fra Cayo Chico SV.-Pynt i S. 3° Ø. og fra Punta Fortuna i N. 55° V. En sort Stumtønde Nr. 3 i 35 Fod Vand, fra Cayo Chico SV.-Pynt i S. 69° V. og fra Punta Seballo i S. 20° Ø. En rød Spidstønde Nr. 4 i 6½ Fv. Vand, fra Cayo Chico SV.-Pynt i S. 79° V., og fra Punta Seballo i S. 43° Ø. En rød Spidstønde Nr. 6 i 34 Fod Vand, fra Cayo de los Corozos SØ.-Ende i S. 42° Ø. og fra Klippen ud for Punta Vidal i S. 9½° Ø. En rød Spidstønde Nr. 8 i 35 Fod Vand, fra Cayo de los Corozos SØ.-Ende i S. 46° V., og fra Punta Mangle S.-Ende i S. 17° Ø. Disse Tønder afmærker et Løb med ikke under 6 Fv. fra Samana Bay Indløb til Ankerpladsen ved Sanchez. Alle Spirtønderne i Samana Bay, med Undtagelse af den ved Jean Bart Reef, er inddraget.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Ved Havneanlægget ved Pynt St. Andrea er Spirtønden ved Molens Yderende, c. 7½ Kbl. S. 45° V. fra Triest Fyr, inddraget. Fyrskibet uden for Havneanlægget er flyttet 2½ Kbl. N. hen og ligger 8¾ Kbl. S. 72° V. fra Triest Fyr. 45° 38' N. Br. 13° 44' Ø. Lgd. For Indgaende skal Fyrskibet holdes om Styrbord.

**Fiume. Bergudi.** I Dokhavnen Bergudi i Fiume er Bølgebryderen bygget. Uden for Havneanlægget ligger kun een Fortøjtønde.

**Grækenland. Piræus.** Cara Krakari to Fyr, lodret for hinanden, paa Yderenden af den N.-lige Bølgebryder, er nu røde, faste Fyr. Støtten ved Inderenden af den N.-lige Bølgebryder er borttaget.

Det grønne og det hvide Fyr, lodret for hinanden, paa Yderenden af S.-Bølgebryderen fra Cape Themistokles, er ombyttet med to grønne, faste Fyr. Det øverste Fyrs Højde: 39 Fod. Jærnpæl.

Begge Bølgebrydere er saa beskadigede af Søen, at Fyrene er upaalidelige.

Det røde, faste Fyr SØ. for Salut-Batteriet har nu en Højde af 20 Fod. Det staar c. 1 Kbl. N. 50° Ø. fra det grønne Fyr paa Taarnet.

Ved S.-Kajen i Havnen er Dybden attaget, saa at der kun er en Fod Vand 1½ og 2½ Kbl. Ø. for det grønne Fyr paa Taarnet.

**Tyrkiet. Saloniki.** Paa hver Ende af Bølgebryderen ved Saloniki er tændt to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. 40° 38' N. Br. 22° 57' Ø. Lgd.

**Asiens Ø.-Kyst med Japan.**

**Hwang Hai N.-Kyst. Li Chang Shan Islands (Elliot Group). Da Chan Shan Tan.** En 3 Fv. Grund er fundet 13½ Kbl. N. 74° Ø. fra Segment Rock og i N. 9° Ø. fra Sui Li Tau.

**Korea V.-Kyst. Irikobari Somu og Chu Do.** Paa Toppen af Øen Irikobari Somu er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 320 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 34° 47½ N. Br. 125° 47½ Ø. Lgd.

Paa Toppen af Øen Chu Do er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 300 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Taagesignal gives med Knaldsignaler. 34° 13½ N. Br. 125° 51' Ø. Lgd.

**Korea Ø.-Kyst. Yung Hing Bay.** En 1¼ Fv. Sandgrund ligger i Gensan Bay, fra Toppen af Chotoku To i S. 34° Ø. og fra det røde Fyr paa Broen i S. 57° Ø. 39° 10' 3" N. Br. 127° 27' Ø. Lgd. En 1 Fv Klippe ligger 2¾ Kbl. N. 70° V. fra Aliman Point. 39° 18' 32" N. Br. 127° 30' 38" Ø. Lgd.

**Gensan Bay.** Vraget af Damperen „Goyo Maru“ i Gensan Bay er nu afmærket med en rød Tønde.

**Japan. Kyushu V.-Kyst. Nagasaki Ko.** I Nagasaki Ko er 3 Fv. Pladen 2½ Kbl. NV. for Decima Baake borttaget og Tønden, som laa 2 Kbl. SV. for Baaken, inddraget. Fortøj-tønden 5¾ Kbl. SV. for Baaken er inddraget.

**South Western Islands. Okinawa Øer. Kuba Shima S.** En lille 3 Fv. Klippe, der ligger i over 20 Fv. Vand, er fundet S. for Kuba Shima. 26° 6' 40" N. Br. 127° 14' 35" Ø. Lgd.

**Chishima Retto. (Kuril Island). Kunashiri Jima. Atoiya Misaki.** Vraget af Damperen „Mars“, paa Yderenden af Revet ud for Atoiya Misaki, er forsvundet.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, d. 16. November 1905. — Sø- og Handelsretts-domme. — The Baltic and White Sea Conference. — Skibsfarten paa Kjøbenhavn. — Kaptajn Christian Wibroe. — 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.

**AVERTISSEMENTSPRIS.**

Første Side pr. Petitlinie à 45mm 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

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Novb. 1905.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		88¼	88¾
Danmark.....		82	83¼
Norden.....		97¼	97¾
Kjøbenhavn.....		84¼	84½
Carl.....	92	92	92¼
Dannebrog.....	96	95¾	96
Skjold.....		75½	75¾
Urania.....		33	33½
Union.....	83¼	82½	83½
Dampsk. af 1896.....	92	92	92¼
Højmdal.....		109	112
Østasiatiske.....	125½-¾-126	125¾	126
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		31	33
Gorm.....		—	—
Torm.....		76	90
Inga.....	77	77	78
Cimbria.....		81	100
Vesterhavet.....		99	103
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		30½	35
Foren. Bugser-Selsk.....	54-½	63½	66
Dansk-russisk Dampsk.....		102½	106
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101½	105
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3½ % uops. Stats.....		98¼	99
3½ % Husejer Kreditk.....		86½	87
3½ % Kbhvns Kreditf.....		89½	90
4 % — — — 2. Serie..	96¼	96	96¼
4 % — — — 1. — ..		97¾	99
3½ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89½	90
4 % — — — 7. — ..		95¼	95½
3½ % Landkreditk. 3. — ..		92½	94½
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		141½	142
Privatbank.....		124	124¼
Landmandsbank.....	127¾	127¾	128
Handelsbank.....		137½	138
Grundejerbank.....	117¾	117¾	118
Burm. & Wain.....	88¼-½-89¼	88½	88¾
Helsingørs Jærnsk.....	90½	90¼	91
Sukkerfabr.....		162½	163
Bryggeri Aktier.....		132¼	132¾

**Vekselkurser d. 14. November 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.18	18.14
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 14. November 1905.**

Russiske Noter.....	216.05
4 % Russiske Consols.....	86.90
3½ % — — Boden Kredit.....	80.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.75
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	92.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 8000, „Kbhvn.“ 14,000, „Dannebrog“ 6000, „Danmark“ 4000, „Skjold“ 18,000, „Urania“ 8000, „Østas. Komp.“ 166,000, „Foren. Dampsk.“ 34,000, „Dampsk. af 1896“ 56,000, „Union“ 2000, „Carl“ 8000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



# VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424  
Smede- og Maskinarbejde udføres  
**solidt, hurtigt og billigt.**

## 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“.

A gentleman having considerable influence amongst Steamshipowners in Denmark wanted as representative at Copenhagen for the securing of the dry docking and repairing of steamers for a large firm of dry dock owners and ship repairers in the Bristol Channel owning large docks and works at Cardiff, Barry, Newport and Sharpnes. Please apply in the first instance to Box 32 Post office, Bute Docks, Cardiff.

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



## BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159. „Vanhaarst“.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Eng-Fabrikanten:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Eng-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**  
Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water 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 private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6.

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

**METALSTØBERI.**

Vand- og Damparmatur.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1746. 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.

## Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmønter i Malmø og  
Stockholm for

**Lanterner.**

## P. Schous

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

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske

**Admiralitets Kort.**

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritimt Ordbog (nye)

**Blankensteiners Eftf.**

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.





Fineste Smørsmag.

H. Steensens  
Stjerne-  
MARGARINE  
er altid den bedste

Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.  
i **Kjøbenhavn.**  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenzure 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“.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE  
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**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 Paralellinealer

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede  
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Forlang altid**

**OTTO MØNSTEDS**

**Fineste**

**MARGARINE.**

# DANSK

# SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47. Kjøbenhavn, Torsdag den 23. November 1905. 12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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, Ror og Smedegods af alle Dimensioner.

## H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres.

Specialitet: Skibsklosetter.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt forloddet og uforloddet Lager af Maskin- og Cylinder-Olier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are  
now Installed with

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“,  
do. Newport. do. Sharpness.

PNEUMATIC PLANT  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the  
WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegnet 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.

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.

Flensborgs

## Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

## LANDMANDSBANKEN

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.

# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabriken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”



## LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser,  
Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:  
Fyrvæsenet, Stats- og private Baner,  
kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier,  
Sportshaller, Restaurationer og Butikker i  
31 Stater.

**INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“**

TLF. 6516. VESTERBROGADE 65. TLF. 6516.



Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Cseifert.

## C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af **Petroleumsmotorer** og fundet D'hr. Fabrikant **Houmøllers** anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget **Eneforhandling** og Installation for Sjælland med København.

**Bøckmann & Nielsen,**  
Christiansholm, København C. Telf. 8659.

## 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.

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, 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.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabriken »Ceres« fabrikerede **Normalbrød** er bleven anvendt i flere af Selskabets Baaede, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

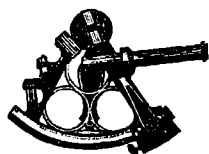
Med megen Agtelse  
**Det forenede Dampskibsselskab,**  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

**Berg & Larsen**  
forhen Martin Niisson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
**Nyhavn 53.**  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og  
Kønsgydomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

# Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 23. November 1905.

The Baltic and White Sea Conference har, som det fremgaar af omstaaende Referat, afholdt sit tredje Møde, dens Love er definitivt vedtaget, over halvanden Million Brutto Tons har indmeldt sig, og hvad er vel da naturligere, end at man paa det nærværende Tidspunkt opstiller det Spørgsmaal: Kan Konferencen opvise Resultater, der med Rimelighed svarer til de Forventninger, man nærrede, og til det store Apparat, der er bleven sat i Bevægelse?

Vil man søge at gøre sig Rede for Besvarelsen af et saadant Spørgsmaal, maa man imidlertid først og fremmest holde sig for Øje, at det mangen Gang er vanskeligt at skelne Aarsag fra Virkning og maaske dobbelt vanskeligt i et Tilfælde som det foreliggende, fordi Konjunkturerne er afhængige af saa mange forskellige Faktorer, hvis indbyrdes Forhold og Virkning paa hverandre selv en øvet Fagmand vistnok langt fra altid mægter at overse. Ikke uden Grund blev det udtalt allerede paa det første Møde i Begyndelsen af Aaret af en af de Mænd, som i første Linje har bidraget til at sætte hele Bevægelsen i Scene og bære den oppe, at hvis vi i Sæsonens Løb opnaar bedre Fragter, saa vil vore Modstandere blot sige, at disse bedre Fragter skyldes Konjunkturerne og vilde være kommet, selv om Konferencen aldrig havde eksisteret.

Nu er der faktisk i Sæsonens Løb kommet bedre Fragter, nemlig Fragter, som i grove Træk nok kan karakteriseres som Conferencefragter, til Tider endda noget over, og Spørgsmaalet er altsaa blot, hvor man med Rette bør søge Aarsagen.

Der er vistnok her absolut ingen Grund til at komme ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt et Marked lader sig beherske af andre Faktorer end det naturlige Forhold mellem Tilbud og Efterspørgsel; thi den Sammenslutning, der kalder sig The Baltic and White Sea Conference, har ingensinde haft Karakteren af en Ring, den har i Virkeligheden stedse i langt højere Grad taget Sigte paa at dæmme op for en for alle Parter ruinerende og meningsløs Konkurrence end paa en krampagtig Fastholden af ganske bestemte Rater. At dette virkelig forholder sig saaledes, er ganske uomtvisteligt, og den, der indtil dette Øjeblik maatte have næret nogen Tvivl i saa Henseende, vil i alt Fald føle sig ganske overbevist ved et nærmere Eftersyn af de Resolutioner, som blev vedtaget nu paa Novembermødet. Men naar vi nu saaledes tør lægge „Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel“ til Side, saa tror vi ganske vist at være i Overensstemmelse med praktisk talt alle Redere i Østersø- og Hvidehavsfarten, naar vi besvarer Spørgsmaalet om Konferencens Resultater derhen, at The Baltic and White Sea Conference i den forløbne Tid har udført et overordentlig betydningsfuldt Arbejde, og at dens Indflydelse er vokset saa at sige fra Dag til Dag.

Den har haft sine Børnesygdomme, og end ikke den mest sangvinske Reder har vel noget Øjeblik tvivlet om, at saadanne maatte indfinde sig, naar der eksisterede en saa virksom Sygdomsaarsag som de fragspekulerende Mæglere, men der er god Grund til at tro, at i al Fald den værste Krise er overstaaet. Ser man hen til, hvilken Ihærdighed disse Konferencens mest deter-

minerede Modstandere har udfoldet i Sommerens Løb, og hvilke Midler, der i mange Tilfælde har været bragt i Anvendelse, saa maa man vel snarest undre sig over, at Konferencen er sluppet saa forholdsvis uskadt gennem Skærsilden. Det er sandt, at der til Tider — og naturligvis ikke just de mest belejlige — har været Frafald, men det har dog ikke været værre, end at det atter har kunnet rettes, og i dette Øjeblik staar Konferencen vistnok med fastere Grund under Fødderne end nogensinde. Det fortjener forøvrigt at bemærkes, at næppe mange Redere har været mere trofaste til at holde ud, naar det kneb, end netop de danske.

Har Resultaterne af The Baltic and White Sea Conference saaledes i store Træk svaret til Forventningerne — og vi kan maaske tilføje overtruffet manges Forventninger — saa har den samtidig, hvad der i vore Øjne er af væsentlig Betydning, skabt sig eller tiltvunget sig en Sympati hos Skibsfart og Presse, ofte endog hos Mæglere og Købmænd, som er ganske umiskendelig.

En i væsentlig Grad medvirkende Aarsag hertil ligger i Konferencens hele Grundlag. Der har stedse været lagt an paa „Nødværge“, men ingensinde paa „Overfald“, og den, som har haft Lejlighed til at overvære Konferencens Forhandlinger, vil ikke have kunnet undgaa at lægge Mærke til, at man ikke én Gang, men overalt har fremstillet Sagen, set ikke blot fra Rederens, men ogsaa fra Befragterens Standpunkt, og — der er blevet taget Hensyn til dette sidstnævnte Standpunkt ved Fastsættelse af Rater, af Klausuler i Certepartier og ved Bestemmelsen af Tidspunkter for saadannes Ikrafttræden. Det er ikke helt uden Interesse her at lægge Mærke til, at det paa det netop afholdte Møde ved Forhandlingerne om fragspekulerende Mæglere og Midlerne til at bekæmpe disse, selv naar Diskussionen var hedest, stedse blev hævdet af Redere, at det at spekulere i Fragter i og for sig var en ganske ærlig Sag. Naturligvis er det ogsaa en ærlig Sag, saa længe Midlerne kommer ind under Begrebet „fair“, men alligevel er det dog pudsigt at høre det blive fastslaaet gentagne Gange af Rederne selv.

Selv om Konferencen imidlertid har gjort et godt Stykke Arbejde, saa er der dog ingen Grund for den til nu at lægge sig paa den lade Side, og dette er da tydeligt nok heller ikke Mening. Ikke faa vil sikkert være af den Anskuelse, at i det, der denne Gang med saa stor Energi er bleven taget op — en Reform af Befragtningspapirerne — skal Konferencen søge sin Hovedopgave, og et Samarbejde med Nordisk Skibsrederforening og Documentary Committee, som nok tør forventes, vil her blive af stor Betydning. Hvad specielt Documentary Committee angaar, da vil et saadant Samarbejde vistnok bringe denne et frisk Pust af Liv ind blandt dens mange „dead letters“, som nok kan være en Smule Paaskønnelse værd.

Et engelsk Søfartsorgan, som med Hensyn til Indflydelse dog vistnok næppe kommer højere end i anden Række, tillod sig en Gang i Sommer ved Omtalen af The Baltic and White Sea Conference at fremsætte en Række mer eller mindre vellykkede Vittigheder om den „megen Moral“, der dannede Grundlaget for Kon-



ferencen, og det var ikke langt fra, at Bladet alene af den Grund mente at kunne reducere hele Bevægelsen til intet. Naar man imidlertid nu ser hen til, hvad Konferencen har formaaet at udrette ved de Midler, den har anvendt, saa nødes man til at erkende, at dens Moral — for der har nu virkelig været mere af den Ting i hele dette Foretagende end i saa mange andre — har været god nok, og at den har gjort den Gavn, som var tilsigtet.

Der er virkelig ingen Grund til at fortryde, at danske Redere i saa høj Grad var med til at tage Initiativet i denne Sag, og at dansk Tonnage indtager den betydningsfuldeste Plads indenfor The Baltic and White Sea Conference's Medlemsliste.

Nyt Dampskibsselskab. Under Navn af Dampskibsselskabet Gefion Aktieselskab er startet et nyt Dampskibsselskab med en Aktiekapital af 750,000 Kr. til Indkøb af 4 ny Dampere af c. 2,200 Tons Dødvægt. Bestyrelsen bestaar af Grosserer Holger Adolph, Grosserer Emil C. Hertz, Ingeniør Carl Holtermann og Premierløjtnant i Marinen H. J. Rechnitzer, samt Firmaet Holm & Wonsild som Forretningsførere.

Sejlskibsredernes internationale Union. I Følge en til Norsk Fragt- og Liggedagsklub indløben Meddelelse fra Hovedsekretæren i London, blev der paa det i Paris d. 8. ds. afholdte Bestyrelsesmøde besluttet ikke at foretage nogen Forandring i de nu gældende Minimums Fragtsatser. Det første Møde i det ny Aar blev berammet afholdt i Liverpool i Januar Maaned.

De tyske Rederier. Paa Grund af de i Bremen startede ny Dampskibslinjer har alle de større Rederier i Hamburg sluttet sig sammen til et Forsvarsforbund og har endvidere grundet et nyt Rederi, der har faaet Navnet Syndikats-Rederiet. Dette Rederis Flaade vil komme til at bestaa af 10 Dampskibe, hver paa hver 4,000—8,000 Tons. Det ny Rederis Ledelse overtages foreløbig af Generaldirektør Ballin.

Ny Amerikalinje. „Neue Hamb. Börseh.“ meddeler d. 16. ds.: Kosmos-Linjen har til Hensigt, i Stedet for den Linje, som den mister ved Oprettelsen af den saakaldte Roland-Linje, at oprette en Gods- og Udvandrerlinje mellem Bremen paa den ene Side, New York og Baltimore paa den anden Side. Selskabet har henvendt sig til Rigskansleren for at opnaa Koncession paa Udvandrertransport paa samme Betingelser som Hamburg—Amerika-Linjen og Norddeutsche Lloyd. Ogsaa i Baltimore har Selskabet knyttet ny Forbindelser. Driften agtes paabegyndt i Marts Maaned.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## The Baltic and White Sea Conference.

Mødet i Kjøbenhavn d. 16. og 17. November.

Torsdag d. 16. ds. Kl. 10,45 Fm. aabnedes Konferencens tredje Møde paa Hotel „Phønix“.

Konferencens Præsident, Direktør Ad. Carl, bød Forsamlingen, der var lige saa talrig som ved de tidligere Møder, Velkommen og meddelte en Række orienterende Oplysninger med Hensyn til Foreningens indre Anliggender. Siden den foregaaende Conference var der bleven indmeldt en meget betydelig Tonnage; endvidere havde man nu faaet oprettet sit eget Kontor, og som Sekretær var blevet ansat Hr. J. F. Myhre.

Paa Direktør Carls Forslag valgtes D'Hrr. Direktør Kronman, D. F. D. S., og Thos. Cairns, Newcastle, til henholdsvis Præsident og Vice-Præsident for Mødet.

Den 14. November var der ialt indmeldt i Konferencen 1,048 Dampere med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af 1,612,223 Tons, der efter Nationalitet fordeler sig saaledes:

	Antal.	Brutto Reg.-Tonnage.
Danmark .....	254	377,970
Storbritannien .....	207	345,200
Norge .....	190	298,109
Tyskland .....	186	218,850
Sverrig .....	101	158,432
Spanien .....	27	66,584
Holland .....	30	57,279
Frankrig .....	23	38,845
Finland .....	16	24,598
Rusland .....	10	21,746
Belgien .....	4	4,610
Ialt...	1,048	1,612,223

Mødets Dagsorden omfattede følgende Punkter:

- 1) Vedtagelse af Lovene,
- 2) Valg af Bestyrelse,
- 3) Sleeper-Certepartiet fra Østersøhavne,
- 4) Fragtspekulerende Mæglere,
- 5) Ensartet Kul-Certeparti,
- 6) Minimums Fragtrater.

Direktør Kronman gennemgik Lovudkastet, og Mødet vedtog et Par mindre Ændringer væsentlig af formel Natur. Kun Forslagets § 10, der drejer sig om de enkelte Medlemmers Ret til at stille Forslag vedrørende Minimums Rater, og Ladningsdokumenter, gav Anledning til noget videre Diskussion, hvorefter Forslaget, som vi nedenfor gengiver i Oversættelse, vedtoges med Enstemmighed.

### Love for The Baltic and White Sea Conference.

(Vedttaget paa Konferencen i Kjøbenhavn d. 16. Novbr).

§ 1. Foreningens Navn er: The Baltic and White Sea Conference. Konferencens Bureau skal have sit Sæde i Kjøbenhavn.

§ 2. Organisationens Formaal er:

- 1) At samle Dampskibsredere om at formindske og regulere Konkurrencen og at bestræbe sig for at hindre Mæglere i at drive skadelig Fragtspekulation.
- 2) At forbedre Befragtningsvilkårene.
- 3) At underrette Medlemmerne om de Tilfælde af urimelige Afgifter og Fordringer og skadelige Forhold, som kommer til Foreningens Kundskab.
- 4) Fra Tid til anden fastsætte de fornødne Minimums Fragtrater.
- 5) At søge Samarbejde med andre Organisationer, der arbejder for Skibsredernes Interesser.



§ 3. Alle Skibsredere kan blive Medlemmer.

§ 4. Det aarlige Medlemsbidrag er ansat til en halv Penny pr. Ton Brutto Register og opkræves kun af den Tonnage, som er beskæftiget i Østersø- og Hvidehavsfarten d. v. s. af alle Skibe, som i Aarets Løb beskæftiges i denne Fart, og naar der en Gang er betalt Afgift af saadanne Skibe som Tonnage beskæftiget i Østersø- og Hvidehavsfart, saa skal disse betragtes som bidragspligtig Tonnage ogsaa for det følgende Aar, hvad enten de er beskæftiget i den nævnte Fart eller ikke.

Medlemsbidraget betales, naar Tonnagen indmeldes og endvidere den 1. Januar hvert Aar.

§ 5. Ethvert Medlem af Organisationen kan udmelde sig med tre Maaneders skriftligt Varsel.

Hvis en Damp, der er indmeldt i Foreningen, forliser, betales kun Medlemsbidrag fra 1. Januar og indtil Forlisdagen.

Hvis en Damp sælges, skal der betales Medlemsbidrag for hele det Aar, i hvilket Salget finder Sted. Sker Salget saa sent, at Medlemmet ikke kan give de foreskrevne tre Maaneders Varsel, skal den paagældende Damp være fritaget for at yde Kontingent i det følgende Aar, saafremt Foreningen modtager Underretning derom, saa snart Salget har fundet Sted.

§ 6. Skulde det ved Aarets Udløb vise sig, at et Kontingent af en halv Penny pr. Brutto Reg.-Ton ikke er tilstrækkeligt til at dække Foreningens Udgifter, bemyndiges Komiteen i Kjøbenhavn til at opkræve det underskydende hos Medlemmerne; et saadant Underskud skal fordeles paa samme Maade og opkræves paa samme Tid som det ordinære Bidrag for det følgende Aar. Sekretæren skal give hvert Medlem Underretning om en saadan Opkrævning med Meddelelse om Størrelsen af det Beløb, der skal opkræves hos alle Medlemmerne tilsammen, og hos hvert enkelt Medlem. Kontingentet og Opkrævningen maa dog i intet Tilfælde overstige mere end 1 Penny pr. Brutto Reg.-Ton tilsammen.

§ 7. Til Bestyrelsen vælger hvert Land et Medlem for de første 50,000 Tons af bidragydende Brutto Reg.-Tonnage eller derunder og endnu et for hver 50,000 Tons ud over de første 50,000 Tons, der er indmeldt i Foreningen. De Lande, der kun har én Repræsentant i Bestyrelsen, vælger tillige en Suppleant, og Lande, der har mere end én Repræsentant, vælger en at disse til korresponderende Medlem af Bestyrelsen; infet Land, med Undtagelse af Danmark, kan vælge mere end tre Medlemmer; de korresponderende Medlemmer udgør Forretningsudvalget, og i alle Tilfælde, hvor et Bestyrelsesforslag sættes under Afstemning, har hvert Medlem af Bestyrelsen en Stemme, uanset om han er korresponderende Medlem eller ikke.

Den første Bestyrelse vælges af de Medlemmer, der er til Stede ved den almindelige Konference i November 1905.

§ 8. Ved de almindelige Konferencer, som afholdes en Gang om Aaret, og de særlige Konferencer, der afholdes, naar Forholdene kræver det, har Medlemmerne

1 Stemme for de første 1,000 Tons eller derunder	} af bidragydende Tonnage.
1 Stemme til for de følg. 5,000 — — —	
2 Stemmer — — 10,000 — — —	
3 — — — 20,000 — — —	
samt yderligere 1 Stemme til for de næste . . . 20,000 — — —	

men intet Medlem kan have mere end 5 Stemmer.

Medlemmerne afgiver deres Stemme personligt eller gennem et andet Medlem ved skriftlig Fuldmagt.

§ 9. Bestyrelsen er bemyndiget til at sammenkalde Konferencens almindelige og særlige Møder, til at træde i Forbindelse, korrespondere og forhandle med Befragtere, Redere, Afskibere, Købmænd eller Repræsentanter eller Organisationer af saadanne angaaende Revision af Ladningspapirer eller Minimums Fragtrater.

Alle Forslag, der vedtages af Bestyrelsen, skal forelægges Konferencens Møder, hvor en Majoritet paa tre Fjerdedele afgør, hvorvidt Sagen skal sanktioneres af Konferencen og tillige den Maade, paa hvilken Forslaget skal bringes til Udførelse.

Bestyrelsen er bemyndiget til i Detaljer at ændre enhver Fragtskala, efter at der er ført fyldstgørende Bevis for nogen Ulighed, der kan forurette en eller flere Havne i Forhold til andre, eller enhver Klausul eller Betingelse i Certepartier, som Erfaringen har vist at være heldig, idet det dog stedse forudsættes, at der ikke gøres Brud paa noget fundamentalt Princip, som den foregaaende Konference har fastslaaet. Saadanne Ændringer skal altid revideres paa den følgende særlige eller almindelige Konference, som først indtræffer.

§ 10. Medlemmerne maa gennem de korresponderende Medlemmer underrette Sekretæren om enhver Revision af Fragtrater og Ladningsdokumenter, som foreslaas foretaget. Sekretæren skal saa snart som muligt tilvejebringe en skematisk Liste over de Revisioner, om hvilke Medlemmerne har stillet Forslag, og indlevere denne til Bestyrelsen,

§ 11. En permanent Komite i Kjøbenhavn, der skal bestaa af fire Medlemmer, blandt hvilke en skal fungere som Formand, skal føre Kontrol og Overtilsyn med Ledelsen af Bureauet i Kjøbenhavn. Denne Komite vælger Sekretæren, som skal lede de almindelige Forretninger, bestemmer Tid efter anden hans Løn, instruerer ham med Hensyn til Arbejdet, opkræver det almindelige og det ekstraordinære Kontingent samt afgør alle administrative Spørgsmaal, som maatte opstaa.

§ 12. Ved Konferencens aarlige almindelige Møde vælger de til Stede værende en Præsident og en Vice-Præsident for Bestyrelsen, og disse skal vedblive at fungere indtil det næste aarlige Møde. Baade Præsident og Vice-Præsident kan genvælges. Medlemmerne af Komiteen i Kjøbenhavn vælges samtidig for det følgende Aar og disse Medlemmer kan ligeledes genvælges.

§ 13. I Tilfælde af at der opstaa nogen Vakance i Bestyrelsen eller i Komiteen ved Mandatnedlæggelse, Død eller Diskvalifikation, skal vedkommende Lands Medlemmer uden Ophold vælge en Stedfortræder. Skriftlig Meddelelse om saadan Valg skal straks tilstilles Sekretæren.

§ 14. Ved almindelige eller særlige Møder afgøres de Resolutioner, der sættes under Afstemning, ved simpel Majoritet blandt de, der er nærværende og afgiver Stemme, med Undtagelse af de Forslag, der forelægges af Bestyrelsen i Henhold til § 9 og § 18.

§ 15. Bestyrelsen bestemmer selv Tid og Sted for Afholdelse af Bestyrelsesmøder. Hvis et Medlem er forhindret i at møde personligt, afgives hans Stemme gennem et andet Medlem ved Fuldmagt.

Intet Forslag kan forelægges Konferencens Møder af Bestyrelsen, med mindre Bestyrelsen har vedtaget det enstemmigt, men enhver Beslutning indenfor Bestyrelsen, der ikke tilsigter at forpligte Medlemmerne, afgøres ved simpel Majoritet. En Beslutning, der sættes under Afstemning i Komiteen i Kjøbenhavn, afgøres ved simpel Majoritet blandt de til Stede værende; i Tilfælde af lige Stemmer har Formanden den afgørende Stemme.

§ 16. Konferencens aarlige almindelige Møde afholdes om Efteraaret paa det Sted, som er blevet bestemt af Konferencen ved det foregaaende Møde. Mindst tre Uger før Mødet skal Sekretæren give hvert Medlem Underretning i saa Henseende, og denne Meddelelse skal tillige give Oplysning om hvilke Spørgsmaal, der skal forhandles paa Mødet. Medlemmer, der ønsker at forelægge særlige Spørgsmaal for det aarlige Møde, maa underrette Sekretæren herom inden 31. Juli.

§ 17. Konferencens Regnskaber og Bøger føres af Sekretæren. En Revisor skal mindst en Gang om Maanedes omhyggelig undersøge Regnskabet og sammenholde det med Bilagene og forvisse sig om Statusopgørelsernes Rigtighed. Bestyrelsen vælger Revisoren og fastsætter hans Løn. Ekstrakt af Regnskabet forelægges Konferencen til Godkendelse ved det aarlige Møde.

§ 18. Forslag om Opløsning af Konferencen afgøres paa det aarlige eller et særligt Møde med en Majoritet af to Tredjedele af Medlemmerne. Hvis Antallet af de Medlemmer, der er til Stede eller repræsenteret ved Fuldmagt, ikke kan

afgive den fornødne Majoritet, skal et nyt Møde indkaldes, hvor Beslutningen maa vedtages med en Majoritet af to Tredjedele af de, der er til Stede og afgiver Stemme. Til Ændringer i Lovene udkræves en Majoritet af to Tredjedele af de til Stede værende Medlemmer.

§ 19. I Tilfælde af at Konferencen besluttet opløst, skal den eventuelle Kassebeholdning, efter at alle Udgifter og ikke berigtigede Fordringer er betalt, anvendes paa den Maade, som det afsluttende Møde maatte bestemme.

§ 20. I Tilfælde af at der opstaar nogen Uenighed mellem Bestyrelsen og noget Medlem af Konferencen angaaende Fortolkningen af disse Love eller noget Brud eller paaستااet Brud paa dem, skal saadan Uenighed henvises til Afgørelse af en Voldgiftsmand, som vælges af de stridende Parter, eller, hvis disse ikke kan blive enige om Valget af en enkelt Voldgiftsmand, til Afgørelse af to Voldgiftsmænd, af hvilke hver af de stridende Parter vælger en. De to Voldgiftsmænd skal vælge en Opmand, inden de optager Sagen til Forhandling. Den Afgørelse, som fældes af Voldgiftsmand, Voldgiftsmænd eller Opmand, skal være endelig og bindende for de stridende Parter.

Mr. Mail, Shields, fremkom med et Par Meddelelser fra et nylig afholdt Møde i Leith, hvor man navnlig havde koncentreret sin Opmærksomhed om Nødvendigheden af en snarlig Ændring af Forholdene vedrørende Sleeper Befragtningerne fra Østersøhavnene, og foreslog, at man som Basis for et nyt Sleeper-Certeparti skulde tage The Documentary Committees Sleeper Charter af 1902.

Paa Talerens Forslag blev der nedsat et Udvalg af Redere, der havde særligt Kendskab til Sleeper Farten, til at behandle Spørgsmaalet indtil næste Dag, idet det erkendtes, at der maatte handles hurtigt for at tilvejebringe et Certeparti, der kunde træde i Kraft saa snart som muligt.

Spørgsmaalet om fragtspekulerende Mæglere gav Anledning til en lang og indgaaende Diskussion.

Kapt. Brinck, Flensborg, viste gennem flere Eksempler, hvor skadelig en Indflydelse deres Virksomhed havde paa Rederinteresser. Først paa Sommeren havde de bevislig gjort sig de største Anstrængelser for at søge at bryde Konferencen. De vedtagne Minimums Rater var allerede et godt Træk imod dem, men det var blot ikke nok, og det var nødvendigt, at der blev taget de stærkeste mulige Forholdsregler.

Konsul Johan Hansen gjorde — støttet af flere andre Talere — opmærksom paa, at man maatte vogte sig for at gaa alt for vidt, idet den Ting at spekulere i Fragt i og for sig var en fuldkommen ærlig Sag. Det vilde saaledes være farligt at fremkomme med Navne paa saadanne Mæglere; langt hellere maatte man søge at faa de Mæglere, som Rederne kunde stole paa, til at indtegne sig som „Conference brokers“.

Dette Forslag blev støttet fra flere Sider om end i mer eller mindre ændret Form, saaledes af Direktør Kronman, Mr. Cairns og Mr. Mail, men imødegaaet blandt andre af Direktør Carl, der hævdede, at saadanne Lister over Mæglere vilde komme til at betegne en Uretfærdighed, hvordan man end indrettede dem, og af Mr. Salvesen, Leith, som mente, at den Reder, som til Bunds var inde i sin Forretning, nok vilde vide at tage sig i Agt for de uheldige Mæglerfirmaer. Skibsreder Wingårdh, Helsingborg, stillede Forslag om at Medlemmerne skulde meddele, hvad der maatte komme til deres Kundskab i denne Retning, til Sekretær og Bestyrelse, og at denne sidste skulde tage den førte Diskussion til Vejledning og Efterretning. Sluttelig vedtog Forsamlingen i Overensstemmelse hermed, at der skulde gøres Indberetning fra Medlemmerne til Bestyrelsen, og

at denne skulde anvende saadanne Meddelelser efter bedste Skøn.

Ved det derefter foretagne Valg af Bestyrelse valgtes følgende Medlemmer med Enstemmighed:

Danmark: Direktør Carl, Direktør Kronman, Konsul Johan Hansen, Konsul Fisker.  
 Storbritannien: Cairns, Newcastle, Salvesen, Leith, Little, Hull.  
 Norge: William Hansen, Bergen, Meier, Kristiania, Sigval Bergesen, Stavanger.  
 Tyskland: Schuldt, Flensborg, Winters, Bremen, Böger, Hamburg.  
 Sverrig: Wallenberg, Stockholm, Dalman, Göteborg, Hedberg, Malmø.  
 Spanien: de Sota y Aznar, Bilbao.  
 Holland: van Hengel, Amsterdam, Ruys, Rotterdam.  
 Frankrig: van Hamme, Dunquerque.  
 Finland: Krogius, Helsingfors.  
 Rusland: Poskitt, Riga.  
 Belgien: Allbrecht, Antwerpen.

Til Konferencens Præsident og Vice-Præsident for det følgende Aar genvalgtes med Enstemmighed henholdsvis Direktør Carl og Mr. Thos. Cairns.

Spørgsmaalet om et nyt Kul-Certeparti blev paa Forslag af Mr. Cairns udsat til den følgende Dag, og i Stedet paabegyndtes Forhandlingerne vedrørende Minimalfragterne.

Direktør Kronman mente ikke, det vilde være formaalstjenligt at behandle Enkeltheder paa selve Hovedmødet; kunde man ikke uden videre blive enig om en procentvis Forhøjelse, som der vilde blive stillet Forslag om, saa var der ikke andet at gøre end at sende Spørgsmaalet i et Udvalg. Mr. Cairns og Mr. Mail indledede en Diskussion om Befragtninger af short pitprops, der dog atter blev udsat af Hensyn til en af Hovedtalernes midlertidige Fraværelse fra Mødet, og efter at Mr. Cairns havde fremsat nogle Betragtninger over en rationel Metode til Fastsættelse af Minimums Rater overhovedet, blev det vedtaget, at nogen egentlig Revision i Detaljer af Fragtskalaen ikke skulde finde Sted.

Mødet sluttedes Kl. 4,30 Em.

Fredag d. 17. November Kl. 11 Fm. genoptoges Mødet.

Direktør Kronman forelagde atter Spørgsmaalet om Minimums Raterne, og efter nogen Forhandling lykkedes det at tilvejebringe Enighed om at forandre Fragtskalaens Basisstørrelse for Dampere fra 550/850 Standards til 400/850 Standards.

Angaaende Pitprops Fragterne havde Mr. Mail, støttet af Mr. Cairns, allerede den foregaaende Dag hævdet med stor Styrke, at der kun burde slutes paa lumpsum Basis. Dette Standpunkt blev imødegaaet af Konsul Johan Hansen, der, uagtet han nok til en vis Grad kunde sympatisere med Forslaget, dog maatte anse det for at betegne et altfor radikalt Skridt. Desuden vilde Indførelsen af lumpsum Basis ikke være fuldt ud retfærdig mod Købmændene og volde Vanskeligheder for Kontinentets Vedkommende. Langt snarere burde Fragten beregnes efter det Antal maatte Favne, der var taget om Bord; thi denne Opmaaling kunde gøres korrekt paa Afskibningsstedet. Mr. Cairns indvendte herimod, at det var ugørligt at opmaale Ladningen, naar de enkelte Stykker varierede saa meget i Længde, som det ofte var Tilfældet, hvorefter

Mr. Mail gjorde gældende, at i Virkeligheden gaves der ikke nogen mere rationel og retfærdig Maade at beregne Fragten paa end netop efter Opmaaling, men denne Opmaaling var ofte umulig at kontrollere som f. Eks., naar Opmaalingen havde fundet Sted inden Skibets Ankomst, og Ladningen henlaa i Vandet. I England var Stemningen mer og mer gaaet i Retning af lumpsum Basis, og en saadan Basis beregnet efter Damprens deal capacity maatte ogsaa siges at betegne den eneste Udvej for Rederne med Hensyn til Spørgsmaalets Løsning; thi Ulykken var netop den, at under de nuværende Forhold var Rederne Genstand for en ufin Behandling baade ved Lastningen og Losningen.

Et Forslag fra Skibsreder Møller, Kjøbenhavn, gaaende ud paa kun at indføre lumpsum Basis for U. K., fandt ingen videre Tilslutning, og Diskussionen sluttede med en enstemmig Vedtagelse af Mr. Mails Forslag i Forbindelse med et Ændringsforslag fremsat af Mr. Cairns.

Det endelige Forslag fik følgende Ordlyd:

Shortprops to be chartered on lumpsum calculated upon the deal capacity of the vessel, a reduction of 1/ or equivalent upon the freight scale basis for the various ports."

Et Spørgsmaal om Klausulerne i Minimums Raterne vedrørende de russiske Havne blev henvist til Afgørelse af Bestyrelsen ved første Lejlighed. Yderligere Forhandling om Detaljer i Raterne indlod Mødet sig ikke paa, men det vedtoges, at de en Gang fastsatte Rater plus 5 pCt. skulde danne Grundlaget for Befragtning.

Denne Ordning træder straks i Kraft og kommer til Anvendelse paa alle Fartøjer, der sluttes for Lastning paa eller efter Datoen for Navigationens Aabning i den nedre Zone.

Mr. Mail forelagde derefter Resultatet af det nedsatte Udvalgs Arbejde vedrørende Sleeper Certepartiet. Forsamlingen sluttede sig med alle Stemmer til Forslaget, og Certepartiet, der benævnes „Chamber of Shipping Baltic Sleeper Charter, 1902, adopted by the Baltic & White Sea Conference“, træder i Kraft d. 1. Marts 1906.

Det sidste Punkt, der behandledes, var Indførelsen af et ensartet Kul-Certeparti. Udkastet til Certepartiet blev gennemgaaet af Mr. Cairns og gav Anledning til en indgaaende Diskussion om flere Punkter, saaledes bl. a. om Adressekommissionen. Uagtet man ikke naaede til noget endeligt Resultat for flere af disse Punktets Vedkommende, blev Certepartiet, der benævnes „Baltic and White Sea Conference Coal Charter“, dog vedtaget enstemmigt i Principet, idet Differenspunkterne henvistes til Bestyrelsens Afgørelse efter nærmere Forhandling med de i Sagen interesserede Parter. Det vedtoges, at Dokumentet træder i Kraft d. 1. Marts 1906, og det fremhævedes at det skulde omfatte danske, norske og vestsvenske Havne, uagtet dette ikke udtrykkelig er tilkendegivet ved Certepartiets Navn.

Udenfor Dagsordenen gav Direktør Kronman Meddelelse om en længere Række Spørgsmaal, hvis Behandling der fra flere Sider var fremsat Ønske om, men som man ikke ved denne Lejlighed havde set sig i Stand til at komme ind paa.

Medlemsbidraget vilde af praktiske Grunde første Gang blive indkrævet ved Nytaarstid, og Stedet for Afholdelse af næste Møde, der egentlig skulde have været fastsat af Konferencen, blev af lignende Aarsager henvist til Bestyrelsens nærmere Overvejelse.

Efter et Ønske, der blev fremsat af Mr. Little, Hull, gav Dirigenten Forsamlingen Lejlighed til at udtale sig

om, hvorvidt Konferencen skulde inklude sig paa at optage Spørgsmaalet om Minimums Rater for Kul, og da der viste sig at herske en stærk Stemning herfor, be- myndigedes Bestyrelsen til at foretage de forberedende Skridt i saa Henseende og til eventuelt at indkalde Konferencen til et særligt Møde i den Anledning.

Mødet sluttedes Kl. 5 Em.

Begge Møder overværedes af Sekretæren for The Documentary Committee Mr. Fernie og Bestyreren for Nordisk Skibsrederforening Hr. Joh. Jantzen.

## Fra Rigsdagen.

Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879.

(Fremsat i Landstinget d. 15. November 1905 af Forsvarsminister J. C. Christensen.)

### I

I den ved Lov af 13. Marts 1903 ændrede § 31 i Lov om Lodsvæsenet bortfalder 5te og 6te Stykke, og i Stedet indsættes følgende Stykker.

Naar Lods benyttes under Bugsering, betales — dog med de under 1 og 2 nævnte Undtagelser — Lodspenge saa vel af det bugserende Fartøj som af det eller de bugserede Fartøjer (Skibe, Pramme, Lægtene el. lign.), saafremt de kun kan navigere ved Bugserhjælp; er de derimod i Stand til at navigere uden saadan Hjælp, skal kun det eller de Fartøjer, der har taget Lods, betale Lodspenge, men Lodsen har da kun Ansvar for det Fartøj, hvori han befinder sig, og de øvrige Fartøjer er ham uvedkommende.

1. Et Bugserfartøj, der driver Bugsering som Erhverv, skal dog kun betale Lodspenge, naar det har tilkaldt Lods til egen Vejledning.

2. I Farvande, hvor der er Lodstvang, og hvor Forholdene nødvendiggør, at Lodsen maa have Opsigt med alle samtidig bugserede Fartøjer, kan Ministeren dog træffe Bestemmelse om, at ethvert af Fartøjerne, ogsaa Bugserfartøjet, skal betale Lodspenge, medens Betaling af Hjemrejse- og Etmaalspenge, hvis saadanne skal erlægges, deles mellem de enkelte Fartøjer. Dog er Bugserfartøjer, der er hjemmehørende i disse Farvande, fritaget for Lodspenge m. m., med mindre de har tilkaldt Lods til egen Vejledning.

Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eneret til Lodsning anses for krænket, naar en i det paagældende Farvand ukendt Fører af et Fartøj lader sig bugseres gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13. Naar en Skibsfører som saadan tre Gange har benyttet Lods i et Farvand, anses han for at være tilstrækkelig kendt i dette til selv at navigere sit Fartøj ogsaa under Bugsering. Paa Forespørgsel af Stedets Lodser skal Skibsføreren for disse bevise, at han opfylder de foreskrevne Betingelser for under Bugsering at være fritaget for at benytte Lods. Undlader Skibsføreren at besvare Forespørgslen, eller er han ikke i Stand til at føre det nævnte Bevis, bliver han i hvert Tilfælde at anse efter Lodslovens § 12. Ovenstaaende Fordring om Farvandskendskab kræves dog ikke af Førere af nedennævnte Fartøjer, der altsaa til enhver Tid frit kan lade sig bugseres uden at tage Lods,

med mindre de i et bestemt Farvand er underkastet Lodstvæng:

- a. alle Fartøjer under 80 Brutto Register-Tons,
- b. alle Fartøjer under Bugsering gennem Sundet og Bælterne,
- c. tomme og ballastede Fartøjer under 150 Brutto Register-Tons under Bugsering gennem andre Gennemsejlingsfarvande.

Undtagelsen for de under b. og c. nævnte Fartøjer gælder dog ikke, naar de bugseres til et i vedkommende Lodsdistrikt beliggende Bestemmelsessted, i hvilket Tilfælde Ansvar kan gøres gældende i Henhold til Lodslovens §§ 12 og 13 overfor selve Indlodsningen til Bestemmelsesstedet.

Naar en Skibsfører tager Bugserhjælp, skal Bugserfartøjets Fører, om muligt inden Bugseringens Begyndelse, eller saa snart det lader sig gøre, oplyse Skibsføreren om, under hvilke Betingelser han er lodspligtig eller ikke; undlader Bugserfartøjets Fører dette, bliver han at anse efter Lodslovens § 13, saafremt Skibsføreren viser sig uberettiget til at have ladet sig bugseres uden Lods.

## II.

Denne Lov træder i Kraft d. 1. April 1906.

### Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Ved de i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879 givne Bestemmelser om Lodsernes Rettigheder m. v., naar Skibe bugseres, havde man haabet at naa til en tilfredsstillende Løsning af dette vanskelige Spørgsmaal, der hidtil havde givet Anledning til en Del Tvivl og Utilfredshed. Det er imidlertid 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, og det har, efter at Lovens Bestemmelser skulde gøres gældende i Praksis, vist sig, at det ikke var lykkedes at formulere dem paa en fyldestgørende Maade.

For om muligt at naa til en bedre og betryggende Ordning af de paagældende Spørgsmaal har Ministeriet ladet Repræsentanter for de forskellige i Sagen interesserede Parter — Lodsvesenet, Bugservæsenet og Sejlskibsfarten — træde sammen for i Fællesskab at udarbejde et Forslag til ny Bestemmelser, der saa vidt muligt skulde tage Hensyn til de forskellige Interesser og udelukke Usikkerhed og Tvistigheder i Fremtiden.

Paa Grundlag af det af de nævnte Repræsentanter indsendte Forslag har Ministeriet derefter udarbejdet foranstaaende Lovforslag.

### Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning er de hjemgaaende Fragter intet Steds undergaaet Forandringer af nogen Betydning, hvorimod Kulfragterne i to vigtige Retninger, nemlig til Middelhavet og til Sydamerika, udviser en Del Stigning. For at tage et Par Eksempler fra Cardiff skal vi nævne, at der for en halv Snes Dage siden betaltes 6/9 til Genua, 6/6 Aleksandria, 10/9 River Plate, hvorimod der for prompt Lastning nu sidst er betalt op til henholdsvis 7/3, 7/6 og 12/9. Grunden hertil kan egentlig ikke siges at være lave Returner, thi Middelhavet ligger slet ikke daarligt, tværtimod er der et ganske godt Begær for December Baade, navnlig for Erts, og for La Platas

Vedkommende kan der i hvert Tilfælde faas 17/ à 17/9 tilbage pr. Februar/Marts, hvilket i Forbindelse med 10/ à 12/ ud kan give et ganske ordentligt Overskud, hvis Rejsen ikke bliver alt for lang. Hvad Østersøen angaar, da er det nu kun de sydligste Træpladser, som endnu kan befares. Fra St. Petersburg flygtede de sidste Dampere d. 20. ds. grundet paa Isen, og Kronstadt menes ogsaa at ville lukke med det aller første. Der noteres allerede en Del Træfragter fra Østersøen for næste Sæson, og paa disse vil den her i forrige Uge afholdte Conference, som staar omtalt andet Steds i Bladet, uden Tvivl vise sin Virkning. Raterne sattes jo 5 pCt. op, og det Niveau, som de efter Skalaen nu er oppe paa, kan i og for sig næppe siges at være for højt, særlig ikke for flere af de russiske Pladsers Vedkommende. Tiden vil nu vise, hvor stort Sammenholdet mellem Rederne er, men vi haaber oprigtigt, at det maa vise sig at være saa stærkt, at de vil formaa at føre deres Sag igennem, ikke alene hvad Raterne angaar, men ogsaa deres Fordring om Sleepers Certepartiet og udelukkende Lumpsum for Propslaster.

Det østlige Marked er meget stille og paa det nærmeste uforandret. Calcutta betalte 20/ til Dundee, men dette Kra<sup>†</sup> kan næppe gentages. Fra Bombay er der sidst sluttet til 13/ til udsøgt Havn pr. November, hvorimod Kurrachee slet ingen „outsiders“ tager. Rispladserne forretningsløse; Saigon sluttede en enkelt December Damp til 20/ Havre eller Dunkerque og et Par pr. Februar/Marts til 25/ Liverpool.

Sortehavet etc. har kun fragtet forholdsvis faa Baade, til gennemgaaende lidt lavere Rater end forrige Uge. Der er jo endnu ikke indtraadt helt rolige Tilstande, og man kan ikke undre sig over, at Rederne holder sig saa meget som mulig tilbage. Fra Odessa eller Nikolajeff er Raten omkring 9/6 til udsøgt Havn (9/9 betaltes Nikolajeff/Hamburg, samme Rate for en mindre Baad N. C. fra Odessa), men der har kun været sluttet faa Baade. Nogle Befragtninger fandt Sted fra Nikolajeff til Frs. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Genua eller Marseille (4,000/5,000 Tons Baade). Sulina har sidst betalt 9/ L. H. A. R., og fra Donauen sluttedes der til 12/6 til Havne mellem Bergen og Kjøbenhavn, prompt. Fra Azoff effektueredes nogle faa Befragtninger, rimeligvis de sidste for denne Sæson, til c. 13/ N. C. 12/6 à 12/9 udsøgt Havn.

Middelhavet møder op med ikke saa faa Ordre, og Tonen for prompt Lastning maa siges at være ret fast. For Erts har der til Dels været betalt højere Rater, og vi skal blandt de sidste Befragtninger nævne 8/9 Larmes/Rotterdam (700/700 pr. 1/15. Decbr.), 9/3 Glasgow (prompt), 10/ Huelva/U. S. nordlig Havn, 7/9 Carthagen/Middlesbro, 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Almeria/West Hartlepool, alt med „free despatch“. For Esparto noteres 14/ Oran/Bristol, 15/ Almeria/Fleetwood. Fra Aleksandria er der sidst sluttet større Baade til 9/ Bomuldsfrø til Hull, 9/6 London, prompt. Bilbao har vist mindre Aktivitet i den sidste Tid; der er sluttet til 5/8 Tynen, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rotterdam, 5/ à 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Newport, 7/ Maryport.

Nordamerika har igen fragtet livligt for Korn fra de nordlige Atlanterhavspladser og betalte pr. December/Januar indtil 2/6 for tungt Korn til udsøgt Havn. 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hamburg, 2/8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kjøbenhavn, 1/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> for Havre til prima udsøgt Havn, og der er fremdeles et godt Begær efter Dampere. For Petroleum sluttedes der lidt paa Basis af 23 Cents til 2 japanske Havne, 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> to koreanske Havne. Bomuldsfragterne er hævdede, og der sluttedes for prompt Lastning op til 30/ Liverpool, 31/3 Bremen fra Wilmington, 33/9 til U. K. eller Kontinentet fra Savannah, men Wilmington har ogsaa faaet Tonnage til 27/6 Liverpool. Fra Golfen var der lidt mindre Begær, men fra Galveston eller New Orleans sluttes der dog stadig til 12/ à 12/3 pr. December/Januar til U. K. eller Kontinentet, alt efter Positionen. Til Danmark er betalt 13/ à 13/3 én, 13/6 à 13/9 to Havne. Tømmerfragterne fra Golfen synes ikke at interessere Rederne meget, og

der har kun fundet faa Befragtninger Sted. Der betales 105/ til Buenos Ayres pr. December, 102/6 pr. Januar.

La Plata Markedet er stadig i en slet Forfatning for prompt Lastning. Der fandt en Del Afslutninger Sted til 12/ à 12/3 U. K. eller Kontinentet fra San Lorenzo Grænsen, men da de fleste prompte Baade nu er sluttede, vil der forhaabentlig snart indtræde en Bedring. Pr. Februar/Marts er Situationen bedre, og ikke for store Baade kan sluttes til 17/ à 17/9, hvortil adskillige allerede er fragtet.

Østersømarkedet viser kun meget ringe Aktivitet, nu da saa mange Pladser er utilgængelige. De faa Trælaster, som udbydes, er ikke videre fristende, særlig da Ekspeditionerne paa denne Aarstid gennemgaaende er daarlige, og fra de russiske Havne er det ogsaa knapt med Varer. Kun fra Riga har der været nogen Efterspørgsel for Tonnage til Hør paa Basis af 18 Frcs. til Ghent, 19 Dunkerque, hvortil nogle Dampere er sluttede. Træfragterne er lave, og der noteres bl. a. kun 21/6 à 22/6 D/B. til London eller Østkysten, Frcs. 28 Antwerpen, 29/30 Rouen. Arbejderforholdene er endnu ikke ganske paalidelige. Fra Libau, Windau og Reval kan der kun placeres faa Baade, og Raterne er smaa. De tyske Pladser har heller ikke meget at byde paa. Königsberg noterer 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Hvedebasis til Rotterdam, 1/3 à 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Antwerpen og fra Memel kan faas 6/6 Sleepers til Grimsby eller Boness, 6/9 London, Hfl. 12 for skaaren Last til Rotterdam.

Kulfragterne er højere og faste til Middelhavet og Sydamerika, men i andre Retninger er de paa det nærmeste uforandrede fra forrige Uge. Fra Østkysten er der bl. a. sidst sluttet til 6/ Reval, 5/ Neufahrwasser eller Swinemünde, 5/6 à 6/ Stettin, 4/6 à 4/9 Kjøbenhavn eller Aarhus for større, 4/9 à 5/ for mindre Baade, 5/ à 6/ dansk Provinshavn, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kiel, Flensborg, Wismar, 4/ à 4/3 Rotterdam, 5/3 Lissabon, 7/ à 7/3 Genua eller Marseille, 8/ Triest. Fra Cardiff er der sluttet til 5/ à 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Lissabon, 7/3 Genua, Frcs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Marseille, 7/ à 7/6 Aleksandria, 7/ à 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Port Said, 9/6 Aden, 12/ à 12/9 prompt, 10/ à 11/ for senere Afskibning til La Plata, 14/ Rio Janeiro pr. November, 13/6 à 13/9 December.

#### Fragtmarkedet for Sejlere.

Der er desværre ingen Bedring at berette om angaaende Østersømarkedet; i Rusland stod man i forrige Uge atter overfor en Generalstrejke, som dog vist ikke lykkedes. Tyskland er heller ikke bedre, og det er ikke mange Kornlaster, der udbydes derfra. Königsberg, Danzig noteres intet. Stolpmünde, Rügenwalde et Par Ladninger Rug pr. December, og fra Stralsund og nærliggende Pladser meldes, at der intet er, dog tegner det til, at der i Slutningen af denne Maaned skal blive lidt derfra. Trælasterfragter sluttes der ikke mere af i Aar, hvorimod Stenfragterne, som bemærket i forrige Beretning, staar ret godt.

ab Sønderborg noteres Hvede til Gøteborg 4 Mark, Bandholm 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark samt Byg til Altona 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark.

ab Hamburg har det været ret stille ogsaa; der er dog sluttet til omkring 5 Mark pr. Ton Korn til Danmark.

ab Kjøbenhavn var det i sidste Uge ogsaa meget flovt; flere Skibe gik ledige derfra, og flere Skibe har været fragtsøgende i længere Tid. Der blev bl. a. sluttet Bomuldsfrøkager til Åhus 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kr., Byg til Nykjøbing Sjælland 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Øre samt Gasrensingsmasse til Stettin 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark; for denne Uge er Udsigterne ikke meget gode, og der kom sidste Mandag ikke saa faa Skibe dertil, særlig med Sukker.

ab Sydsverrig noteres Bloksten til Stettin 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark og Gadesten til Königsberg 4 Mark, Wismar, Hamburg 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Swinemünde 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark, Kiel 5 Mark; endvidere kort Props til Østkyst Kulhavn 17/.

ab svenske Sundhavne noteres Lervarer til Kiel 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Elben 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, Königsberg 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Riga 5 Mark, Christiania 4 Kr., alt pr. Ton.

ab Halmstad noteres til Lübeck, Kappeln, Gadensten 4 à 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark fra Havnen.

ab London skal i disse Dage været sluttet Klid til Danmark til 12/6.

#### Ugens Havarier.

Primros, Skonnert af Kalmar, er paa Rejsen fra Ljusne med Splitved indbugseret hertil med Tab af Anker og 30 Favne Kæde. Skibet har faaet en Del oven Bords Skade, og maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Carolina, Skonnert af Halmstad, er, paa Rejsen fra Gøteborg til Danzig med Teglstén, strandet paa Anholts Østrev, og bliver sandsynligvis Vrag.

Sirius, Dpsk. af Stavanger, har været paa Grund Syd for Hals. Skibet blev assisteret flot og fortsatte Rejsen til Aalborg.

Alpha, Skonnert af Aalborg, der, paa Rejsen fra Norrkøping til Randers og Aalborg med Jærn, indkom til Kalmar i læk Tilstand, maa losse og reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Alvilda, Kutter af Grenaa, har ved Lappegrundens Fyrskib kollideret med en Sandbaad og er sunken. Besætningen, 6 Mand, blev reddet om Bord i Sandbaaden.

♦ Lyna, Galeasa af Nørre Aggersund, der strandede paa Nordsiden af Thyborøn Kanalen, er drevet af Grunden og sunket i aaben Sø.

Dansborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Udgaende fra Jakobstad været paa Grund ved Adøreed, lidt Nord for Jakobstad; Skibet er med Assistance kommet flot og afsejlet til Kjøbenhavn.

Rondo, Dpsk. af Newcastle, er d. 19. ds., paa Rejsen fra Newcastle til Stettin med Kul, kommet paa Grund paa Middelgrunden. Svitser assisterer.

Mary, Dpsk. af Riga, kom Natten mellem 16. og 17. ds., paa Rejsen fra England til Stettin med Kul, paa Grund paa Middelgrunden. Efter at have losset c. 400 Tons Kul kom Skibet flot med Assistance af Svitzers. Skibet er ubeskadiget, og Rejsen kan fortsættes, naar den lossede Ladning atter er indtaget.

Petra, 3-m. Skonnert af Helsingborg, kom d. 18. ds. paa Grund paa Hals Barre paa Rejsen fra Aalborg i Ballast. Flot med egen Hjælp og har fortsat Rejsen.

Suomi, 3-m. Skonnert, kom, paa Rejsen fra Åbo til Targona med Trælaster, paa Grund paa Lillegrundene. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil for Reparation. Skibets Køl er beskadiget.

#### Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Bastia“ (Stabelnummer 109) bygget for Regning Hr. Rob. M. Slomann junr. i Hamburg blev den 18. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanisk Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 265' 0" langt i Hoveddækket, 36' 0" bredt og 12' 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 900 ind. HK.

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

Fra Flensborg Skibsværft blev d. 18. ds. en ny Damper sat i Vandet, bygget for Regning Dampskibsselskabet Hansa i Bremen.

Skibet, der fik Navnet „Gutenfels“, har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 421' 3",



største Bredde 55' 2", Sidedybde til Spardækket 31' 8", Lastevæne c. 3,100 Tons.

3m. Skonnert „Sylphe“ af Marstal er af Rederiet solgt til et Rederi i Esbjerg for 30,000 Kr.

Tirsdag d. 7. ds. afholdtes Prøvetur fra Flensborg med Fragtdamperen „Taurus“, bygget paa Flensborg Skibsværft for Regning Leith & Flensburg Shipping Co Ltd., Leith.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 250' 0", største Bredde 35' 3 1/2", Dybde (moulded) 16' 10", Lastevæne c. 2,000 Tons. Maskinen, der indicerer 650 H. K. giver Skibet en Fart af 9 Knob i lastet Tilstand.

Fornylig har Flensborg Skibsværft kontraheret med Rederiet H. Schuldt, Flensborg, om Bygningen af en Fragtdamper paa over 4,000 Tons Lastevæne og med det tyskaustralske Dampskibsselskab i Hamburg om Bygningen af to transalantiske Dampere hver paa c. 7,000 Ton Lastevæne. Ialt har Værftet i dette Øjeblik dels under Bygning dels kontraheret for en samlet Tonnage af ikke mindre end 44—45,000 Brutto Reg.-Tons.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. November.)  
 Alexandra, Thomsen, afg. fra Kristiania 21. November til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Alicante 17. Novbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 18. November. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 13. November — Antwerpen, Madsen, afg. fra Antwerpen 19. November. — Arkansas, Petersen, afgik fra Boston 16. Novbr. — Arno, Strubberg, ank. til Messina 18. November. — Axelhus, Skov, ank. hertil 19. Novbr. — Baron Stjernblad, Kaas, afgik fra Malaga 20. November. — Beira, Lunge, afgik fra Newcastle 14. November. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Lissabon 19. November. — Christian IX, Wiencke, ankom hertil 20. November. — Dagmar, Larsen, afgik fra Nice 19. Novbr. — Douro, Mortensen, pass. Brunsbüttel 18. Novbr. for Riga—Antwerpen. — Ella, Andresen, afgik herfra 18. November til Hamburg. — Florida, Ørum, afgik fra New York 10. November. — Frederik, Thomsen, pass. Hirtshals 19. Novbr. for Leith—København. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 17. November. — Georgios I, Sørensen, ankom til St. Petersburg 3. November. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Rotterdam 19. November. — Jolantha, Simonsen, ank. til Riga 18. Novbr. — Kasan, Hansen, afgik herfra 19. Novbr. til London. — Kentucky, Staal, afgik fra Kbhvn. 18. November. — Kiev, Meldahl, afg. fra St. Petersburg 18. November. — Kursk, Gommesen, ank. til Hull 19. November. — Leopold II, Meyer, ank. til Libau 21. Novbr. — Loire, Craignou, afg. herfra 20. Novbr. — Louise, Kruise, ank. til Pillau 9. Novbr. — Louisiana, Andersen, afgik herfra 26. Oktober. — L. P. Holmblad, Rabe, pass. Kingsbridge 20. November for her—Boston. — Maja, Iversen, ankom hertil 20. November. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 20. November. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra New York 5. November. — Nishnij Novgorod, Harder, afg. fra London 19. November. — O. B. Suhr, Friesenette, ankom til Kronstadt 20. November. — Omsk, Jensen, afgik fra St. Petersburg 17. November. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 13. November. — Perm, Christensen, afgik herfra 19. November. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 9. November. — Rita, Schibbye, ankom til Memel 18. Novbr. — Seine, Dampt, ank. til Trångsund 16. Novbr. — Texas, Andersen, ankom hertil 18. November. — Thyra, Fischer, ank. hertil 17. Novbr. — Tiber, Bech, afgik herfra 21. November. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 20. November. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Stettin 19. November. — Viking, Rasmussen, afgik fra Newcastle 20. November. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 18. Novbr. — United States, Wulff, ankom hertil 19. November. —

Riberhus, Andreasen, afgik fra Bergen 20. November. — Hengest, Harder, ankom til Libau 11. Novbr. — Esbjerg, Sæberg, ankom til Pillau 20. Novbr. — Hittfeld afgik fra Stettin 16. November. — Dana ankom til Stockholm 18. November. — Annie ankom til Gefte 18. Novbr. — Vadsø, ankom hertil 20. November. — Lord ankom til Stettin 12. Novbr. — Aarhus, Sørensen, ank. hertil 20. November. — Ceres, da Cunha, afgik fra Bergen 21. Novbr. — Diana afgik herfra 19. Novbr. — Tjaldur, Rothe, ankom til Leith 20. November paa Rejse fra Færøerne hertil. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 20. November paa Rejse fra Kbhvn. til Færøerne og Island. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 21. Novbr. fra Island via Leith og Kristianssand. — Holar, Ørsted, ankom til Kristianssand 18. Novbr. paa Rejse herfra til Island.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Hamburg 20. Novbr., best. til Sunderland. — Frode, Meyer, ank. til Libau 8. November. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ank. til Kallerø 16. November. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport 2. November, bestemt til Parana. — Erik II, A. S. Mahnke, ankom til Hudiksvall 19. Novbr. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Norrköping 20. Novbr. — Knud II, Hansen, afg. fra St. Petersburg 15. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Danmark, Kraemer, ankom til Rotterdam 17. Novbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Libau 15. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Skjold, Risø, ankom til Repola 11. Novbr. — Magnus, C. A. Schmidt, ank. til Blyth 21. November. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Sunderland 19. November. — Svend II, Jensen, afg. fra Kristinestad 10. November, best. til Cardiff. — Harald, Hveysel, afg. fra Stettin 18. Novbr., best. til West Hartlepool.

Viking. Bjørn, Drescher, ank. til Methil 18. Novbr. — Vagn, B. Mahnke, ankom til Rouen 15. November. — Ulf, Huus, ank. til Ghent 20. November.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til New York 17. Novbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Port Glasgow 12. Nov. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 15. November. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Baltimore 10. Novbr. bestemt til Rotterdam. — Helmer Mørch, Hansen, afgik fra Sunderland 15. Nov., best. til New York. — Excellence Pleske, Thorsø, ankom til Newcastle 18. Novbr. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Rotterdam 15. November. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 7. Novbr. Peter Berg, Knudsen, ank. til Rotterdam 17. November. — Alexander Shukof, Dahl, ankom til Kronstadt 8. Novbr. Johan Siem, Petersen, afgik fra Newcastle 9. November, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 14. November, bestemt til Calais. ]

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Riga 14. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn ankom til Riga 8. November. — Hamlet, Reese, ank. til Hull 16. Novbr. — Helge, Olsen, ank. til Riga 31. Oktbr. — Rolf, Olsen, ank. til Kotka 14. Novbr. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 1. Nov.

Heimdahl. Anine, Leth, ankom til Ramø 21. Novbr. — Kamma, Løffler, ank. til Newport 19. November. — Helga, Risø, ankom til Calais 18. Novbr. — Martha, Christensen, ankom til Pillau 18. Novbr. — Elna, Rathje, afgik fra Oran 18. Novbr. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Sunderland 18. November. — Simone, Møller, afgik fra Newport 21. November. — Jeanne, Lagesen, ank. til Rouen 21. Novbr.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, ankom til Esbjerg 18. November. — Nancy, Th. Brinch, ankom til Rouen 16. Novbr. — Nautik, N. Nielsen, ank. til Gt. Yarmouth 16. November. — Nordsøen, Gram, afgik fra Gravelines 20. Novbr., best. til Methil. — Nexos, Basse, ank. til Methil 18. November. — Nora, Jørgensen, afgik fra Reval 19. November, bestemt til Rotterdam. — Cito, P. Nielsen ankom til Kronstadt 16. November. — Napoli, Christensen afgik fra Koivusaari 18. Novbr., best. til Antwerpen. — Bodil, Jessen, passeret Quessant, 20. November, best. til Marseille. — Dagmar, Hansen, ankom til Sundsvall 20. November. — Neptun, Kudsen, passeret Grimsby 17. November bestemt til Sevilla. — Nerma, K. Nielsen, afg. fra Trångsund 16. Novbr., best. til Cherbourg. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 20. Novbr., best. til Granton.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Aarhus 20. Novbr. — Dagny, Lorentzen, ank. til Sundsvall 20. Novbr. — Mary, Larsen, ank. til Sundsvall 19. November.

Admiral. Admiral, Mikkelsen, afg. fra Trångsund 18. November.

Jylland. Karen, Eriksen, ank. til Libau 21. November. — Ebba, Meinertz, ankom 17. November. til Rotterdam.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Rotterdam 16. Novbr. — Nordland, Norsk, ank. til Windau 21. November. — Holland, Poulsen, afg. fra Blyth 20. November. — England, Andersen, ank. til Aalborg 21. Novbr. — Rusland, Møller, ankom til Helsingør 19. Novbr.

**Urania.** Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Malmø 13. November. — Polarstjernen, Branth, ank. til Buenos Ayres 21. Oktober. — Eklipika, Hemmingsen, ank. til Blyth 18. November. — Mars, Clausen, afgik fra Burntisland 13. November.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Swinemünde 20. November. — Russia, Jespersen, afgik fra Newcastle 17. November. ankom til Kjøbenhavn 20. November. — Heckscher, Starck, ankom til Delfzyl 16. November.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, ankom til Amsterdam 18. November.

**Union.** Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 16. Novbr., best. til Dordrecht. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Dordrecht 19. Novbr., ank. til Blyth 21. November.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Hamburg 17. November, ank. til Middlesborough 19. November. — Estonia, Dam Larsen, afgik Kramfors 18. November, ankom til Stugsund 19. November.

**Dan.** Fionia, Hansen, ankom til Reval 19. November.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Cardiff 18. November, bestemt til Marseilles. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 11. November. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 19. November. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Ørnskjöldsvik 20. Novbr., best. til Sharpness. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Barry 20. November. — Kronborg, Sørensen, ankom til Antwerpen 10. November. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 19. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hudiksvall 16. November, best. til Aleksandria. — Stjernebor, Jørgensen, ank. til Blyth 20. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Trångsund 30. Oktober. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Riga 18. November, best. til Ghent.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, ank. til Swinemünde 18. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 16. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Nikolajeff 20. November. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra West Hartlepool 19. November, bestemt til Kbhvn. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Cardiff 11. Novbr., bestemt til Bona. — Tuborg, Agerlin, ankom til Ghent 14. Novbr. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 21. November. — Vordingborg, Petersen, ankom til Riga 20. November.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, afg. fra Jakobstad 20. Nov., bestemt til Kbhvn. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Marseilles 19. November, bestemt til Stettin. — Kallundborg, Lund, ankom til Huelva 20. November.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Newcastle 18. November, best. til Stettin.

**Havet.** Fyen, Hansen, afg. fra Kiel 18. November, best. til Methil.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Dam, ankom til Methil 20. Novbr. — Helene, Jensen, afg. fra Reval 17. November, ankom til Riga 18. November. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Newcastle 17. November. — Agnete, Sørensen, afg. fra Burntisland 21. Novbr. — Herma, Petersen, afgik fra Kiel 17. Novbr., ankom til Burntisland 20. November. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 18. Novbr. — Ajax, Brøsen, afg. fra Kiel 16. November, ank. til Burntisland 20. Novbr. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Korsør 17. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 19.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 20. Novbr. — St. Jan, Rambusch, ank. til Aarhus 21. November. — St. Thomas, Prah, ank. til Antwerpen 20. November. — St. Domingo, Koch, ankom til Habana 18. November.

**Ærs.** Erindring, Hansen, ankom til Kallundborg 17. November. — Enigheden, Svane, ankom til Trångsund 16. November. — Energi, Nielsen, ank. til Kolding 17. Novbr.

**Svensen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Søderhamn 19. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Wiborg 22. November. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Åbo 21. Novbr. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Nykjøbing F. 18. Novbr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Swansea 21. November. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Swinemünde 21. Novbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Repola 18. Novbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til Aleksandria 18. November. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Aarhus 21. Novbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra West Hartlepool 12. November. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra West Hartlepool 15. November. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Petersborg 18. November. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Sundsvall 19. Novbr. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Sulina 19. November.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Frederikshavn 21. November. — London, Krogh, ank. til Honfleur 18. Novbr.

— Paris, Tholander, ankom til Aarhus 19. November. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Ayr. 19. Novbr.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Kronstadt 4. Novbr. — Wien, Brink, ankom til Kbhvn. 18. November. — Roma, v. Thun, afgik fra Liverpool 8. Novbr., best. til Demerara.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Sundsvall 17. Novbr., bestemt til Bremen. — Clara, Villadsen, ankom til Bremen 15. Novbr. — Kai, Kurtzhals, ank. til Horsens 17. Novbr. — Erik, Steen, ank. til West Hartlepool 17. Novbr. — Svend, Christensen, afgik fra Grangemouth 20. Novbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Axel, Damm, ank. til Kjøge 19. November. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Åbo 20. November. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Swansea 14. November, bestemt til Licata. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Tynen 15. Novbr., best. til Livorno. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Kristinestad 15. Novbr., best. til Terneuzen. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ank. til Bremen 14. Novbr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Blyth 20. November.

**Svanen.** Svanen, Sørensen, ankom til Strømstad 20. November.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, ankom til Rotterdam 18. November. — Katholm, Arnesen, afgik fra Wiborg 18. Novbr. — Svanholm, Knudsen, ankom til Livorno 15. November. — Hjortholm, Clausen, ankom til Wiborg 20. November.

**Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.** Normandiet, Schmidt, afgik fra Stugsund 21. November, best. til Dieppe. — Slesvig, Svarrer, ankom til Memel 10. November.

**Hamlet.** Herleve, Hintze, ankom til Lübeck 18. Novbr.

## Sejlskibe.

**Fans-Sønderho.** Elisabetha, Fischer, ankom 16. Novbr. til Rio Grande fra Cadiz.

**Svendborg.** Capella, Hansen, ankom til Karlskrona 13. November. — Valdemar, Andreasen, ankom til Stubbekjøbing 13. November. — Mine, Carlsen, ankom til Kiel 13. November. Heimdal, Rasmussen, ankom til Hull 13. November. — Laura, Petersen, ank. til Swinemünde 11. November. — Insulaneren, Nielsen, ankom til Paimpol 15. Novbr. Marie, Nielsen, ankom til Leith 15. November. — Saga, Clausen, ankom til Holtenau 15. November. — Leif, Andersen, ankom til Boston 14. November. — Fulvia, Hansen, ankom til Hull 14. November. — Britannia, Rasmussen, ankom til Holtenau 15. Novbr. — Vesta, Poulsen ankom til London 15. Novbr. — Valkyrien, Hansen, ankom til Lorient 16. Novbr. — Maagen, Jensen, ankom til Exeter 17. November. — Martha, Hansen, ankom til Wemyss 17. November. — Kamma, Fisker, ankom til Gibraltar 17. Novbr. — Anna, Kirstine, Frandsen, ank. til Grangemouth 17. November. — Hanne, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Red 17. November. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Königsberg 18. November. — Najaden, Rasmussen, ankom til Riga 19. November. — Doris, Købke, ankom til London 19. Novbr. — I. M. Nielsen, Eriksen, ankom til Nykjøbing 20. Novbr.

**Ærs.** Elise Dyreborg, Clausen, ankom 14. November til Rurgslaaken. — Nathalia, Eriksen, ankom 14. Novbr. til Havre. — Elise Marie, Olsen, ankom 14. November til Kbhvn. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 14. Novbr. til Boness Red. — Johanne, Stegmann, ankom 12. Novbr. til Odense. — Arietis, Andersen, ank. 15. Nov. til Alicante. — Smart, Christensen, ankom 15. November til Susterland. — Johanne, Hansen, ankom 16. November til Rochester. — Hejmdal, Eriksen, ankom 16. November til Landskrona. — Kirstine, Rasmussen, ankom 15. November til Ronne. — Emanuel, Erichsen, ankom 13. November til Trawemünde. — Frejr, Kastrup, ankom 13. November til Königsberg. — Kvik, Philipsen, ankom 16. November til Nykjøbing F. — Yrsa, Bay, ank. 17. November til Civitavecchia. — Avance, Rasmussen, ank. 16. Novbr. til Greenhitle. — Diana, Hansen ank. til Boness 16. Nov. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. 17. November fra Stettin. — Skandia, ankom 16. November til Lysart. — Hamlet, Rasmussen, ankom 27. November til Kjøbenhavn. — Laura, Jensen, afg. 17. Novbr. fra Malaga til St. Ybes. — Marstal, Hansen, ank. 20. Nov. til Karlshamn. — Laurits, Folmer, ankom 20. November til Kjøbenhavn. — Claudia, Aaberg, ank. 20. November til Bordeaux. — I. Koefod, Andersen, ank. 19. November til Havre. — Likka, Pedersen, ankom 19. Novbr. til Stolpemünde. — Kirstine, Rasmussen, ankom 19. November til Stolpemünde. — H. C. Christensen, Boye, ankom 20. Novbr. til Fleetwood. — Ansgar, Jørgensen, ankom 20. November til Brest. — Veritas, Jørgensen, ankom 19. November til Cimbrihamn. — Amor, Hansen, ank. 20. Nov. til Trawemünde. — Ingolf, Nymann, ankom 17. Novbr. til Grangemouth. — Emilie, Hansen, ank. 18. November til Frihavnen. — Hansine, Christensen, afg. 18. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Emanuel, Nielsen, ank. 18. November til Frihavnen. — Anna, Albertsen, afg. 18. Novbr. fra Kjøbenhavn til Lemvig.

— Neptun, Jensen, ankom 20. November, til Karlshamn. — Margrethe, Petersen, ankom 19. November til Barhoff. — Klara, Hermansen ankom 20. Novbr. til Hals. — Ørnen, Rasmussen, ankom 17. November til Frihavnen.

## Stryg i 1906

### Emil G. v. Höveling's Composition

over **X** med en Anden

og vælg den bedste.

Leverandør til Den danske Marine og Statsbanerne.

**Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.**

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

## 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. Graadyb.** En Vragvager er udlagt S. for den paa N.-Siden af Graadyb-Barre strandede Dampner „Venezia“.

**Limfjorden. Agger-Tange.** Til Sikring af Agger-Tange S.-lige Del er der paa Tangen bygget et Dige med Pæleværker.

Omtrent 1 Kbl. SØ. for Thyborøn-Kanal bageste Ledebaake er bygget en Anlægsbro og SV. for den 6 Duc d'Alber, ved hvilke Dybden er c. 10 Fod.

**Kattegat. Anholt. Anholt-Havn.** Den 1ste December 1905 forandres Vinkelfyret paa den N.-lige Ydermoles Hoved ved Anholt Havn, saa at Fyret viser rødt, fast Lys fra N. 4° V. til N. 14° V., hvidt, fast Lys fra N. 14° V. til N. 20° V. over Slusen i mindst 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Fod Vand, grønt, fast Lys fra N. 20° V. til N. 45° V. over Anholt NV.-Rev, rødt, fast Lys fra N. 45° V. til N. 50° V., hvidt, fast Lys fra N. 50° V. til N. 68° V. over mindst 14 Fod Vand, hvidt To-Blink fra N. 68° V. gennem V. til S. 38° V. over mindst 11 Fod Vand, rødt To-Blink fra S. 38° V. til S. 10° V. over mindst 10 Fod Vand, rødt, fast Lys fra S. 10° V. gennem S. til S. 35° Ø. over Grunden Stensøre og det urene Farvand S. for Havnen, grønt, fast Lys fra S. 35° Ø. gennem Ø. til N. 17° Ø. over Havnen. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Venø-Bugt. Hvidestenshage.** En Halmpræk er i 13 Fod Vand udsat ved Landgrunden ud for Hvidestenshage, paa Ø.-Siden af Indløbet til Venø-Bugt, omtrent lige over for Risprikken ved Bradser-Odde. 56° 34' N. Br. 8° 41' Ø. Lgd.

**Nibe Havn.** I Nibe Havn er Dybden nu 13 Fod fra Havnehovedet til en Afstand af 90 Alen fra dette og i øvrigt 9 Fod.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Gotland Ø.-Kyst. Britterna.** Klokketønden ved Britterna er ombyttet med en sort og hvid Stage.

**Sverrig. Oskarshamn.** To 12 Fods Grunde er fundet klos til Grimskallen Ledefyrinje i det S.-lige Farvand til Oskarshamn, paa 57° 15' 45" N. Br. 16° 30' 1" Ø. Lgd. og 57° 15' 35" N. Br. 16° 30' 16" V. Lgd. Løbet bør kun benyttes af Skibe med mindre end 11 Fods Dybgaende.

**Kalmarsund. Ispeudde.** Ispeudde Fyr skal om kort Tid torandres, men saaledes, at det viser hvidt Lys fra N. 24° V. gennem N. til c. N. 13° Ø. og rødt Lys fra c. N. 13° Ø. til N. 20° Ø. over Grøbygrundet. Lysævnen er forøget.

**Gotland V.-Kyst. Buse.** Ved Buse Fiskerleje kan brænde to hvide, faste Fiskerfyr, der er overet i S. 2° Ø. Flammens Højde: 23 og 11 Fod. 57° 14' 50" N. Br. 18° 7' 40" Ø. Lgd.

**Rusland. Windau.** Den ny Havn i Windau er fuldført. Paa Forhavns N.-Moles Hoved er tændt et rødt, fast Fyr og paa S.-Molens Hoved et grønt, fast Fyr.

**Tyskland. Grosses Steffiner Haff. Wahrlang.** Ud for Wahrlang, 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Kml. fra Kysten og 2 Kml. SØ. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ø. fra Baaketønden „Steinort O“ er en Kahn sunket i 18 Fod Vand. Den er afmærket med en Vragtønde med Cylinder og med en grøn over en hvid Lanterne. „Steinort O“ Baaketønde 53° 44' N. Br. 14° 20' Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** Den 9. November 1905. 54° 38' N. Br. 2° 37' Ø. Lgd. To Master over Vandet.

**Tyskland. Elben. Grodeners Stacks.** Den røde Tønde, som til Forsøg var udlagt oven for Grodeners Stacks, og den lille Tønde ved den, er inddraget.

Stormvarsel-Stationen Belumer Schanze ved Neuhaus ved Oste viser nu baade Dag- og Nat-Signaler. Den tidligere Station ved Neuhaus er nedlagt.

**Holland. Zuiderzee.** En Tjalk er sunket i 10 Fod Vand ved Spidstønde Nr. 1 med Kors i Rel. Vraget er afmærket med en Vragtønde, og de sædvanlige Lanterne vises ved Vraget. 52° 43' 22" N. Br. 5° 18' 38" Ø. Lgd.

**IJmuiden.** Lys- og Fløjtetønden uden for IJmuiden er nu udlagt.

**Nieuwe Rotterdamsche Waterweg.** Stumptønde Nr. 3 i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er inddraget. 51° 57' N. Br. 4° 9' 4" Ø. Lgd.

**Bokkegat.** Den røde Lystønde Nr. 3 i Bokkegat viser To-Blink hver 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> S., Lys 2 S., Mørke 4 S., Lys 2 S., Mørke 10 S. 51° 52' 27" N. Br. 3° 58' 36" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 6 viser Lys med En-Formørkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S.

**Vuile Gat, West-Hellegat og Hollandsch Diep.** Ved følgende Tønder er udlagt Spirtønder: Lystønderne Nr. 1, Nr. 3 og Nr. 4 i Vuile Gat, Spidstønde Nr. 6 og Stumptønde Nr. 8 i West-Hellegat og Stumptønde Nr. 4 i Hollandsch Diep.

**Vlie van de Noordplaten og Pampus.** I Vlie van de Noordplaten er Dybden 9 Fod og i Pampus 9 Fod.

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

**Frankrig. Baie de Somme.** En grøn Spidstønde, mærket „Baie de Somme“, er udlagt 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. Ø. for Hourdel Havn ved Ruinerne af en gammel Bro. 50° 12' 55" N. Br. 1° 34' 40" Ø. Lgd.

**England.** Følgende Vrag er nu uskadelige for Skibsfarten og Afmærkningen ved dem inddraget:

Vraget ved Caermarthen Barre. 51° 42' 12" N. Br. 4° 30' 0" V. Lgd.

Vraget af Fyrskibet „Morecamb Bay“. 53° 54' N. Br. 3° 31' V. Lgd.

Vraget ved Nash Point. 51° 22' N. Br. 3° 32' V. Lgd.

**Mersey. Liverpool Bay.** Lystønden C3 i Crosby Channel, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. VNV. for Crosby Fyrskib, ombyttes omtrent den 7de November 1905 med en Lys- og Klokkebaad, mærket C3, der viser rødt Blinkfyr. 53° 31' N. Br. 3° 7' V. Lgd.

Fyrskibet „Northwest“ er flyttet 4 Kbl. N. t. V. hen i 15 Fv. Vand. Det ligger fra Barre Fyrskibet i S. 85° V., 8 Kml. og fra Rhyl Pierhoved i N. 4° V. 53° 31' N. Br. 3° 31' V. Lgd.

**Irland V.-Kyst. Donegal. Wyon (Wine) Point.** Paa Wyon Point er tændt et fast Fyr, som viser hvidt Lys fra S. 20° V. til S. 41° V. og fra N. 32° V. til N. 59° V., i øvrigt rødt, svagt Lys, hvor det ikke skjules af Land. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 6 & 7 Kml. Hvidt, 15 Fod højt Fyrtaarn. 54° 56' N. Br. 8° 27' V. Lgd.

**Shannon. Rinalan Point.** I 1906 tændes et hvidt Fyr med Formørkelser c. 2 Kbl. S. 79° Ø. fra Rinalan Point paa Shannon N.-Bred. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Sort og hvid stribet Fyrpæl. Fyret er formærket N. for S. 87° V. og af Land N. for N. 43° Ø. 52° 37' N. Br. 9° 10' V. Lgd.

**Irland Ø.-Kyst. Dublin Bay. Kingstown. Muglins Baake.** I 1906 tændes et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 S. paa Muglins Baake. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret skjules i nogle Retninger af Land. 53° 16' 5" N. Br. 6° 5' V. Lgd. Samtidig forandres det hvide Gruppe-Blinkfyr paa Kingstown S.-Piers Hoved til at lyse Farvandent rundt.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Vilaine. Grands Cardinaux.** Grands Cardinaux hvide, faste Fyr er forstærket. Lysævnen: 18 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Passe Nord.** I Passe Nord er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Den røde Fløjtetønde „Barre du Nord“ Nr. 2 er flyttet N. hen tæt ved S.-Grænsen af den hvide, 8° store Vinkel i Coubre Bifyr. 45° 42' 58" N. Br. 1° 22' 45" V. Lgd.

Den røde Lystønde „Nord des Mattes du Grand Banc“, Nr. 4, der viser grønt Lys, er flyttet VNV. hen tæt ved S.-Grænsen af den hvide, 8° store Vinkel i Coubre Bifyr. 45° 42' 40" N. Br. 1° 20' 33" V. Lgd.

Den sorte Lystønde „SO. du Demi Banc“, Nr. 3, som viser hvidt Lys, er flyttet NNV. hen tæt ved S.-Grænsen af den hvide, 8° store Vinkel i Coubre Bifyr. 45° 42' 20" N. Br. 1° 18' 10" V. Lgd.

**Gironde. Richard.** Fyret ved Richard Mareograf er slukket. 45° 26' 34" N. Br. 0° 55' 35" V. Lgd.

**Canada. Gulf of St. Lawrence.** Den 20de November 1905 inddrages Fyrskibet „Anticosti“, ud for Heath Point, for Vinteren.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Harpswell Sound. Merrimans Ledge.** Den sorte Spirtønde Nr. 7 ved Merrimans Ledge ligger i 32 Fod Vand ØSØ. for Grunden, fra Reeds Cove Point i S. 76° V. og fra Cox Ledge Baake i N. 10° Ø.

**Massachusetts. Boston Harbor.** Lossepladsen i Boston Harbor er afmærket med en sort Lystønde og en sort Klokke-tønde, mærket D.G. Lystønden viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 S., Lys 5 S., Mørke 5 S. De ligger c. 1 Kml. N. 2° V. fra Northeast Graves Fløjtønde.

**Rhode Island.** Fyrskibet „Brenton Reef“ Nr. 39 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 78 inddraget.

**Mississippi. Mississippi Sound.** I Mississippi Sound ligger følgende Tønder saaledes: West Ballast Ground røde Tønde B.G. i 8 Fod Vand, fra Ship Island Fyr i N. 70½° Ø. og fra Gulfport Channel Fyr Nr. 2 i S. 53° Ø. East Ballast Grund røde Tønde B.G. i 8 Fod Vand, fra Ship Island Fyr i N. 77½° Ø. og fra Gulfport Channel Fyr Nr. 2 i S. 61½° Ø. Grand Batture Island Shoal røde Tønde Nr. 8 i 10 Fod Vand, fra Horn Island Pass Baakefyr i N. 47½° Ø. og fra Pascagoula River Entrance Baakefyr i S. 62½° Ø.

**Honduras. Honduras Bay Islands. Roatan Isla d.** Paa Roatan Island er følgende Fyr tændt:

Et rødt Fyr, c. 3½ Kbl. fra Øens V.-Pynt. Flammens Højde: c. 200 Fod. Synsviddens: 15 Kml. 16° 17' N. Br. 86° 39' V. Lgd.

Et grønt Fyr paa Crawfish Rock, Øens NV.-Side. Flammens Højde: c. 175 Fod. Synsviddens: 15 Kml. 16° 22' N. Br. 86° 30' V. Lgd.

Et hvidt Fyr ventes tændt paa Barbaret (Borburata) Island ud for Roatan Island Ø. Pynt. Flammens Højde: c. 500 Fod. 16° 26' N. Br. 86° 10' V. Lgd.

**Colombia. Cartagena. Galera Zamba.** Det hvide Blinkfyr paa Morra de la Venta, Galera Zamba Bay, er midlertidig slukket under Taarnets Ombygning.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Spanien. Palamos Red.** Den sort og hvid vandret stribe Spidstønde med Ballon ved Molino Point Shoal (Pere Grau) er ombyttet med en hvid og rød stribet Stumpstønde.

**Italien. Savona.** Baaken med Ballon, i Forlængelsen af Molen Casse, i Savona Havns Ø-lige Del, er borttaget.

**Korsika. Golf d'AJaccio.** I Baie d'AJaccio er følgende Grunde fundet: En 8 Fods Klippe 1 Kbl. S. fra Fyret paa Citadellet. En 9 Fods Klippe 1½ Kbl. S. 14° Ø. fra samme Fyr. En 8 Fods Klippe 1½ Kbl. S. 16° V. fra samme Fyr. En 6 Fods Klippe 1¼ Kbl. SV. for Yderenden af Pynt Vescovo. 41° 52' 12" N. Br. 8° 46' 47" Ø. Lgd.

**Lavezzi.** Fyret paa Lavezzi er nu i Orden og viser hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 10 à 15 S.

**Sardinien S.-Kyst. Capo Carbonara. Cala Catarina.** Paa NØ-Siden af Grunden Cala Caterina er udlagt en sort Klokke-tønde, mærket „Cala Caterina“, 1½ Kml. S. 83° V. fra Fyret paa Øen Cavoli og fra Semaforen paa Torre Caterina i S. 36° V. 39° 5' 4" N. Br. 9° 29' 50" Ø. Lgd.

**Italien. Lido.** Ved Indløbet til Lido er Lystønden om Styrbord for Indgaaende, som viser grønt Lys, nu rød, og Lystønden om Bagbord for Indgaaende, som viser rødt Lys, er sort.

**Østerrig-Ungarn. Golf van Cattaro. Teodo.** I Teodo er Mole I forlænget ½ Kbl. De to grønne Fyr lodret for hinanden er flyttet til dens Yderende og det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden slukket. Flammens Højde: 22 og 17 Fod. 19 Fod høj Fyrpæl. 42° 26' N. Br. 18° 42' Ø. Lgd.

**Tyrkiet. Lille-Asien. Dardaneller. Rhodius Munding.** En Grund med 22 Fod Vand ved Højvande har dannet sig indtil ½ Kbl. fra Kysten ud for Rhodius Munding. Man skal holde sig borte fra Kysten.

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

**Bay of Bengal. Tanjore. Adrampatam.** Den 15de December tændes ved Adrampatam et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Hvid, 54 Fod høj Flagstang. 10° 20' N. Br. 79° 22' Ø. Lgd.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Tonkin. Baie d'Along. Passe Henriette.** I Passe Henriette er følgende Grunde fundet: En 15 Fods Grund 4 Kbl. N. 48½° V. og en lille 2 Fods Grund 5½ Kbl. S. 54° V. fra samme Punkt. Omkring Yougou er der under 8 Fv. i indtil ⅔ Kbl. Afstand.

**China. Kiautschou Bucht.** I Kiautschou Bucht er den sorte Klokkestønde flyttet og ligger uden for Indløbet i S. 56° V. fra Midten af Tai Kung Tau Rev. 35° 57' 18" N. Br. 120° 27' 8" Ø. Lgd.

### INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 23. November 1905. — The Baltic and White Sea Conference. — Fra Rigsdagen. — 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  
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 Træskebe samt af Høegs Patent Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## 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.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-sandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Beton-grus og Kiselgrus gives. **C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3. Tlf. 13,746.**

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel,  
Havnagade 37, Nakskov.

Køb og Salg af  
**Sejl- og Dampskibe**  
gennem M. Ohlsson,  
Gråbrødersgaten 13, Malmø.  
Forlang Katalog. \* Send Opgaver

## P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.  
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

## Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportpramme og Lægtørfartøjer, 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.



# Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Novb. 1905.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	89	88 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 89
Danmark.....			82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 83
Norden.....			97 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Kjøbenhavn.....			83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 84
Carl.....			92 94
Dannebrog.....			95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....			75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 75 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....			32 32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union.....			83 83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896.....			91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Højmdal.....			— —
Østasiatisk.....	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-1/2-3/4	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 126 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østersøen.....	95		94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 95
Nordsøen.....			30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 34
Gorm.....			— —
Torm.....			76 90
Inga.....			77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 80
Cimbria.....			80 98
Vesterhavet.....			103 104
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			31 34
Foren. Bugser-Selsk.....			63 68
Dansk-russisk Dampsk.....	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	-104	103 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 104
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....			102 106
5 % Østasias. Komp.....			100 102
5 % Norden.....			— —
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....			— —
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....			98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....	87	-1/4	87 87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....			89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 90
4 % — — 2. Serie..			96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — 1. — ..			97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf.....	90		89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 7. — ..			88 89
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk.....			92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf.....			— —
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....			141 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 142 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-1/2-3/4	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....	128		128 128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....	138		138 138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....			118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	-1/2	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....	91		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 92
Sukkerfabr.....	166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3/4-167	166 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 167
Bryggeri Aktier.....	133		133 133 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurser d. 21. November 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.19	18.15
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.00	—

## Notering paa Berlins Børs d. 21. November 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	87.90
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	80.90
5 % Mexikanske 1899.....	102.80
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	93.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 10,000, „Kbhvn.“ 8000, „Dannebrog“ 2000, „Danmark“ 4000, „Skjold“ 8000, „Urania“ 22,000, „Østas. Komp.“ 170,000, „Foren. Dampsk.“ 22,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Union“ 6000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**DANSKE LLOYD,**  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: **Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.**  
**Holbergsgade 2, Telefon 1159.**



**Taylor's**  
patenterede, aftagelige Asbestmatrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**  
Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repæramentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 3901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

**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 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: **Copensure** Telefon-Nr. **42**

**Det forenede Dampskibs-Selskab.**

Aktieselskab.

**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291,**

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



**BENZIN-BAADEMOTORER.** Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bockmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
Overslag gratis. Reparationer hurtigt og billigt.



# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 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. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litsenpenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning 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>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 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. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering uforuden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden.</p> <p><b>Vand:</b> 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 begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Reg- geludenfor eller inden- for Barren. Bugsering ved Havnens Bugser- damper. Taksten var- rierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbar- ren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodræg- tighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskin- brug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning be- sørges af her- værende Fir- maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kran- ner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbanspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværk- steder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul- forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gæl- dende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton- Kran. Helsingørs Jærn- skibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhale- plads og Ophalings- bedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran fore- findes.
<b>Kjøben- havn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshav- nen nordfra gen- nem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bol- værker paa Kristi- anshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks- penge:</b> For hver paa- begyndt Maa- ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bol- værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los- ses eller la- des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebeta- les dog efter vissensnærme- re Regler for Varer, der in- den 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.	<b>I Frihavnen</b> besørges Los- ning og Lad- ning efter fa- ste, af Mini- steriet ap- proberede Takster, <b>i Toldhavnen</b> efter nærme- re Overens- komst med vedkommen- de Arbejder- formand (Ste- vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se denLodstakster 1903. Bugsering efterAftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældnen nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c.6FodoverVandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforneøden.	<b>Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton.</b> <b>Ballastgrus pr. Ton 1 Kr.</b> <b>Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.</b>	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforneøden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80og150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½, Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

**Aalborg**  
**A. Brøndum & Søn** **Akvavitter.**

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

DOVENHOF 77 & 79.

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

**Nyt Skib.**

En under Bygning værende Motor-Fiskekutter, særlig egnet for Nordsøfiskeri, 42 Total-Tons, er til Salg hos Skibsbygmester **R. Møller, Faaborg.**

Udkommen er:

**Oves Afstandskort.**

Let anvendelig Methode  
til stadig at have Afstanden til et i Sigte værende Fyr.

**Pris 2 Kr.**

Faas hos:

Assistent Axel Kornbeck, Colbjørnsensgade 7, København V.  
og Blankensteiners Eftflg., Toldbodvej 48, København K.





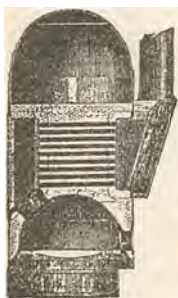
## P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.s Marineolier.

Repræsent. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

En-Repæsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

**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. Telefon 28,224.**

## 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 Kreds-  
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne samt hos Blankensteiners Efft., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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.)

**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. 48. Kjøbenhavn, Torsdag den 30. November 1905. 12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## 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.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are  
now installed with

**PNEUMATIC PLANT  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY**

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“.  
do. Newport. do. Sharpness.

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.

*Forlang altid*

## Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

**Holdbar**

**Fortrinlig Kvalitet**

**Smørfarvet**

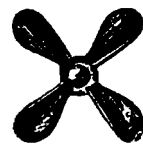
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne  
ved Henvendelse til Fabriken

**OTTO MONSTED, LIMITED,**

Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel.

16, St. Annæplads. Telf. 5601.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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



**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



# LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:

Fyrvæsenet, Stats- og private Baner, kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier, Sportshaller, Restaurationer og Butikker i 31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“

TLF. 6516.

VESTERBROGADE 65.

TLF. 6516.

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af **Petroleumsmotorer** og fundet D'hr. Fabrikant **Houmøllers** anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget **Eneforhandling** og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

**Bøckmann & Nielsen,**  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 8659.

## 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.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

**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 Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Seassurance.

Telefon Nr.  
124.

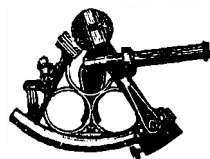
## Berg & Larsen

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

Læge H. C. Lund.

**Hud- og  
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.  
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.

Prelser, Kjøbmagerg. 13.

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 samt hos **Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.**

**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 General Engineering Work.

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

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 30. November 1905.

Det i vort sidste Nummer gengivne, af Regeringen fremsatte Lovforslag om Ændring af Lodslovens Bestemmelser om Lodsning under Bugsering, er et afgørende Vidnesbyrd om, at disse Bestemmelser nu fra alle Sider erkendes som uanvendelige i Praksis. At de er det, har været hævdet fra Skibsfartens Side lige fra den Dag, de kom til Verden, og meget hurtigt viste det sig, at det ikke ved dem var lykkedes paa tilfredsstillende Maade at ordne et Forhold, der ganske vist i sig selv frembyder ikke ringe Vanskeligheder. Særlig Sejlskibene, og blandt disse navnlig de mindre, maatte føle sig brøstholdne ved den trufne Ordning. Det er da ogsaa væsentlig fra disses Side, at de mange og beretigede Klager er fremkommet, og Klagernes Tal vilde have været endnu større, om man ikke fra Lodsvæsenets Side, i rigtig Erkendelse af de bestaaende Forholds Urimelighed, havde gennemført Bestemmelserne med en vis Lempe. Marineministeriet, under hvilket Lodsloven sorterer, bestemte sig da til det Skridt, som det havde været klogere at foretage forinden Bestemmelserne i sin Tid udarbejdedes, nemlig at indlede et Samarbejde mellem de interesserede Parter, i den Hensigt at faa tilvejebragt fornuftige og praktiske Bestemmelser. Til at udarbejde Forslag til saadanne nedsatte Ministeriet en Kommission, i hvilken Lodsvæsenet var repræsenteret af Overlods, Kontreadmiral Victor Hansen og Bugserelskaberne af afdøde Skibsfører A. J. Mathiesen; som Repræsentant for Sejlskibsrederierne indtraadte Skibsfører H. C. Andersen af Aarhus efter Indstilling af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Kommissionen. Denne afgav Betænkning i Februar 1904, og paa Grundlag heraf er det nu forelagte Lovforslag udarbejdet.

Det har hidtil været antaget, at et Lovforslag om disse Forhold ikke vilde blive forelagt, forinden man skred til en almindelig Revision af Lodsloven, til hvilken Forarbejderne forlængst er udført. Naar denne Formodning, som det nu viser sig, har været urigtig, staaer det os ikke klart, hvorfor man ikke allerede i den sidst afsluttede Rigsdagssamling har bragt Kommissionens Arbejde frem for Rigsdagen, saaledes at den nuværende uheldige Tilstand snarest kunde blive afhjulpen. Imidlertid er det jo, trods denne Forsinkelse, glædeligt, at Sagen nu søges ordnet ved et selvstændigt Lovforslag, saaledes, at det ikke sammenknyttedes med det mere omfattende Spørgsmaal om hele Lodslovens Revision. Hvad selve det forelagte Lovforslag angaar, saa holder det sig, trods enkelte Afvigelser, nær til den af Kommissionen afgivne Betænkning, som vi har haft Lejlighed til at gøre os bekendt med. Denne Betænkning har fundet Tilslutning indenfor de Søfartskredse, der har lært den at kende, og som er de nærmest interesserede i den, nemlig Rederne og Førerne af vore Sejlskibe, og man vil derfor fra disses Side nære det Haab, at Lovforslaget maa i det væsentlige uforandret blive til Lov. Det kan næppe betvivles, at dets Bestemmelser betegner et ikke ringe Fremskridt fra de nuværende Forhold. Særlig for de mindre Fartøjers Vedkommende løses Spørgsmaalet paa en meget rationel Maade, idet alle Fartøjer under 80 Reg.-Tons Brutto til enhver Tid frit kan lade sig bugseres uden at tage Lods, med mindre

de i bestemt Farvand er underkastet Lodstvang; ogsaa for større Fartøjers Vedkommende indføres Lempelser, idet de som Regel kan lade sig bugseres gennem Sundet og Bælterne uden at tage Lods, og det samme er Tilfældet med tomme og ballastede Fartøjer under 150 Reg.-Tons Brutto gennem andre Gennemsejlingsfarvande. De Bestemmelser, hvormed Lovforslaget iøvrigt søger at løse Spørgsmaalet om Lodsning under Bugsering, viser, hvor vanskeligt dette i Virkeligheden er, og dette gælder vel nok særlig Reglen om, naar en Skibsfører maa siges at være kendt i det paagældende Farvand og naar ikke. Har han tre Gange (Kommissionen foreslog iøvrigt to) benyttet Lods i Farvandet, regnes han for at kende dette, ellers ikke. Det kan ikke nægtes, at denne Regel kan give Anledning til en Del Vanskeligheder, særlig med Hensyn til Bevisbyrden, der hviler paa Skibsføreren. Men mulig vil det vise sig, at Reglen i overvejende Grad vil finde Anvendelse paa Skibe, der jævnlig besejler det paagældende Farvand, i hvilke Tilfælde Bevisførelsen da oftest vil være overflødig eller i hvert Fald meget let. Helt klart bliver Forholdet ikke, før man kommer til det fornuftige Ræsonnement, at et Skib, der bugseres, som Regel ikke har Brug for Lods og derfor ikke bør afkræves Lodspenge; men en Ordning i denne Retning kræver ganske vist mere omfattende Ændringer i Lodsloven. Vi tror, at det forelagte Lovforslag under de givne Forhold betegner den bedste Ordning, og vi ønsker det derfor en gunstig Skæbne. Hvilke Indvendinger af teoretisk og praktisk Natur, der end kan rejses mod Enkeltheder i det, saa er det altid en Trøst at vide, at den nuværende Tilstand er saa meningsløs, at næsten enhver Forandring maa blive til det bedre.

Lodsforholdene ved Graadyb. I „Norges Sjøfartstidende“ for 23. November skriver en norsk Dampskibsfører følgende:

Efter at have gennemlæst Beskrivelsen af Bergensdampskibet „Venezia“s sørgelige Forlis ved Graadyb, maa jeg tillade mig at anmode om Plads i Deres ærede Blad for en Redegørelse for de Forhold, jeg var udsat for samme Steds. Den 17. December i Fjor omkom jeg med en Ladning Oljekager, bestemt til Esbjerg Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Morgen udenfor Graadyb med Lodslag sat. En anden norsk Dampers laa da udenfor yderste Lystønde ogsaa med Lodslag. Vinden var frisk vestlig med diset Luft, dog kunde Skallingen Fyrtaarn og Land til Dels skimtes. Vi forsøgte at tilkalde Lodsernes Opmærksomhed ved at signalere med Dampfløjterne, idet vi anduvede Vind og Sø, men alt forgæves. Ud paa Formiddagen ankom en tysk Vagerdampers, som var lokalkendt og styrede ind, jeg signalerede og anmodede den om at tilkalde Lods, hvilket jeg senere erfarede, den havde gjort. Den norske Dampers søgte at styre efter dennes Køl vand, men vendte ved Begyndelsen af Barren. Kl. 2 Eftermiddag kom en saakaldt Smørbaad styrende ud til Søen fra Esbjerg, jeg signalerede ogsaa til denne, som derefter meddelte, at Lodserne var under Vejs ud. Kl. 3 samme Eftermiddag fik vi Lods, men da vi ikke paa dette Tidspunkt kunde gaa ind paa Grund af Skibets Dybgaende, maatte vi vente til Kl. 8 Aften, hvilket medførte et Tidstab af c. 10 Timer. Dersom Lods havde været til Stede udenfor Barren ved min Ankomst, vilde jeg have kunnet fortsætte lige ind paa Reden. Paa min Forespørgsel meddelte Lodsen, at de ikke kunde gaa ud med Lodskutteren under Flodvande, men maatte afvente Ebbe, da Strømmen var saa stærk at gaa mod med Motoren, hvis Oljeforbrug



Lodserne selv maatte betale. Jeg formoder, dersom ingen Forandring med Bekostningen af Oljeforbruget er foretaget, at dette Forhold kan have sin væsentlig Del af Skylden for, at Lodskutteren ikke var til Stede under S/S. „Venezia“'s Ankomst udenfor Barren, thi det er jo indlysende, at med klodsrebede Sejl maatte ogsaa Motoren benyttes til at holde Kutteren klar af Barren. Jeg paa-talte imidlertid min Lodsbetjening til min Agent i Esbjerg, Hr. Konsul Lauritzen, som anmodede mig om at udskrive en Klage over Lodsbetjeningen, som han havde flere af i Forvejen og vilde indsende til rette Vedkommende. Dette gjorde jeg, og den anden norske Kaptajn undertegnede ogsaa samme Klage. Hovedspørgsmaalet er, hvor mange sørgelige Forlis og store Tidstab skal der til, førend Lodsvæsenet paa Stedet bliver forpligtet til at bekoste Motordriften eller søgaaende Lodsdamper?

A. H. Hanssen,  
Fører af S/S. „Langfond“.

Fra Hasle skrives til os d. 25. November:

Vi undertegnede Skibsførere ønsker at henlede Opmærksomheden paa de ændrede Forhold, der nu bestaar ved den herværende Havn, i Anledning af hvilke vi mener os forurettede. Vi har alle været her tidligere, og da var det Kutyme, at det Skib, som kom ledigt til Hasle Havn for at laste, gik forud for et i Ballast kommende Skib, selv om det ledige Skib kom lidt efter det ballastede; dog under Forudsætning af at det ledige Skib var klar til at laste straks.

Vi vil bede vore ærede Kolleger erindre, at denne Kutyme nu, i Følge Lods Holms Bestemmelse, er ændret derhen, at Skibene bliver taget paa Tørn, efter som de kommer i Havn, uanset om de kommer i Ballast eller ej. En Henvendelse til Værkets Repræsentant Skibsmægler J. Herskind om disse Forhold, forblev resultatløs.

Vi ønsker samtidig at henlede vore Kollegers Opmærksomhed paa, at Mæglerens Navn kan slettes i Certepartierne, da enhver Skibsfører kan klarere sit Skib i dansk Havn. Det bør maaske ogsaa bemærkes, at ovennævnte Lods Holm forbyder til Stede værende Folk paa Broen at modtage og fastgøre Trosser for indkommende Skibe, naar disse ikke har Lods om Bord, hvilket Forbud Hr. Holm selv vidnefast har bekræftet.

C. Clausen, Sk. „Maren“.  
A. Pilegaard, Sk. „De tvende Brødre“.  
O. H. Austerberg, Sk. „Karolina“,  
Brantevik.

Forhenværende Driftsinspektør ved Det forenede Dampskibsselskab, Paul Petersen, er i Følge „Randers Amtsavis“ afgaaet ved Døden d. 19. November i Klampenborg.

Paul Petersen, der naaede en Alder af 86 Aar, stammede fra Boeslund ved Grenaa og kom tidligt til Søs. Efter den første slesvigske Krig kom han til Randers, hvor han snart gjorde sig fortjent ved at tilvejebringe en væsentlig bedre Forbindelse med Kjøbenhavn, end man nogensinde tidligere havde haft. Ved Overgangen til Dampskibsfarten havde Paul Petersen en Del Vanskeligheder at kæmpe imod, men det lykkedes ham at faa tilvejebragt en lille Flaade af mindre Dampere og endog at udvide Farten til at omfatte Hobro, Mariager, Kiel og Flensborg.

Efter en Aarrækkes Forløb nødvendiggjorde dog Forholdene, at Skibe og Ruter indgik i Det forenede Dampskibsselskab, og her overtog Paul Petersen da en Stilling som Driftsinspektør, som han beklædte med stor Dygtighed lige til 1898.

Hans hele Virksomhed fik først og sidst en overordentlig Indflydelse paa Udviklingen af hele Randers By, bl. a. gennem de mange Tillidshverv, som Byen i Aarenes Løb betroede ham.

I svenske Blade drøftes, i Følge „Nationaltidende“ for Tiden Spørgsmaalet om Etablering af en direkte Dampskibsforbindelse mellem Sverrig og Tyskland. Især vækker Spørgsmaalet Interesse i Skaane. En fremragende skaansk Industridrivende fremhæver i „Svenska Dagbladet“, at ingen, som kender Forholdene, kan nægte, at Person- og Godstrafikken fra Sverrig til Tyskland over Danmark, saa vel over Gjedser—Warnemünde som over Korsør—Kiel er bekvemmere og behageligere og lige saa billig som over Trelleborg—Sassnitz, hvorfor ogsaa Forbindelsen over Danmark mere og mere benyttes af Rejsende fra og til Sverrig; desuden gaar den svenske Eksport og Import, der sker med direkte Vogne fra og til Tyskland, jo over Danmark. Da nu imidlertid, hedder det, enhver Svensker bør kunne indse, at Sverrig ikke længer har nogen Grund til at begunstige Danmark, saa bør en direkte Forbindelse med Tyskland snarest mulig skaffes. Som Forbindelseshavn foreslaas Arcona ved Nordspidsen af Rügen.

„Det ny Skoleskib“. Paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd blev det enstemmigt vedtaget at acceptere det laveste Tilbud paa Bygning af Skoleskibet, som var indgivet af Burmeister & Wain.

Paa given Foranledning henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at der ikke paahviler danske Konsuler nogen Forpligtelse til forskudsvis at afholde Udgifterne ved Afbetaling af Mandskabet fra forliste danske Skibe.

## „Georg Stage“ Sagen.

Den mundtlige Procedure for Sø- og Handelsretten.

Fredag den 24. November naaede „Georg Stage“ Sagen endelig frem til den mundtlige Procedure. Selve Sagen tør imidlertid forudsættes bekendt gennem de tidligere offentliggjorte Søforhør, og vi skal derfor her ikke komme nærmere ind paa Sagens Enkeltheder, men nøjes med at gengive Hovedpunkterne af Aktion og Defension:

For Aktør mødte Højesteretssagfører Asmussen, der efter at have gennemgaaet Sagen særlig henlede Opmærksomheden paa de Forklaringer, der var afgivet af „Georg Stages“ Fører, Løjtnant Malte Brun, Styrmand Myhre og Understyrmandene Saxtorph og Drejø. Navnlig den sidstes Forklaring vilde Aktør tillægge en meget betydelig Vægt, fordi den ikke blot gav en fyldestgørende Forklaring med Hensyn til Tilsynskomsten af „Anconas“ Lanterner og Skrog samt en Garanti for, at Skoleskibet havde holdt sin Kurs uforandret, men fordi den tillige gav den eneste og samtidig fuldt tilstrækkelige Oplysning angaaende det Tidspunkt, paa hvilket „Georg Stages“ Fører havde givet Ordre til at lægge Roret op. Understyrmand Drejø, der selv havde taget Rattet, kort forinden Kollisionen indtraf, havde nemlig straks, da Ordren lød, med Anvendelse af al mulig Energi søgt at lægge Roret i Borde, men allerede inden han var færdig hermed, skete Sammenstødet. Det kunde af denne Omstændighed i Forbindelse med den Tid, det sædvanlig tog at lægge „Georg Stages“ Ror i Borde, med Sikkerhed sluttes, at der mellem det Øjeblik,



da Ordren „Op med Roret“ blev givet, og selve Kollisionen ikke kunde være hængaet mere end c. 10 Sekunder — et Tidsrum, som var ganske uden Betydning med Hensyn til Skoleskibets Kursændring og Kollisionens hele Forløb. De fire ovennævnte Hovedvidners Forklaringer var nøje samstemmende, og der kunde ikke være nogen Tvivl om, at „Georg Stage“ havde holdt sin Kurs, lige indtil den anførte Kommando blev givet, og der var for Aktor ikke noget mærkeligt i, at Roret netop blev lagt op, idet man paa „Georg Stage“, at dømme efter „Anconas“ Lanterner, kun kunde faa den Opfattelse, at Damperen svingede til Bagbord. De to Skibes Forklaringer var ganske vist ikke i Overensstemmelse med hinanden, men denne Forskel udjævnedes i det væsentlige, naar man tog Hensyn til Virkningen af den Strøm og Afdrift, som faktisk havde været til Stede.

Begge Førere havde udarbejdet Skitser over den Navigering, der havde fundet Sted umiddelbart forinden Sammenstødet, men de to Skitser, som Kapt. Mitchell havde fremlagt, stemmede ikke indbyrdes og var behæftet med let paaviselige Fejl, saaledes med Hensyn til Sammenstødsvinklen og de Distancer, som „Ancona“ havde tilbagelagt i de sidste Tidsintervaller inden Kollisionen, medens der blev manøvreret med dens Maskine. Rent personlig var Aktor tilbøjelig til at tro, at Aarsagen til Sammenstødet maatte søges hos „Anconas“ Ror-gænger, idet denne muligvis først havde drejet sit Ror den forkerte Vej, men selv om denne Antagelse ikke lod sig opretholde, saa var det dog i hvert Fald givet, at Kaptajn Mitchell havde givet Ordre til at lægge „Anconas“ Ror Bagbord paa et alt for sent Tidspunkt, og der kunde efter det foreliggende ikke være nogen Tvivl om, at „Ancona“ saaledes bar hele Skylden, medens „Georg Stage“ ikke havde begaaet nogen som helst Fejl.

Efter at Aktor havde refereret til en Sø- og Handelsretsdom af 1899 i en ganske lignende Kollisionssag mellem et norsk Sejlskib og en svensk Damper, hvor den sidstnævnte var bleven dømt til at betale Erstatning for at have drejet for sent, nedlagde han Paastand paa, at Kaptajn Mitchell dømtes efter Straffelovens § 198 og Søløvens § 293, idet der ved Paadømmelsen maatte tages Hensyn til de særlig sørgelige Følger, som Kollisionen havde medført. Inden Aktor sluttede, benyttede han Lejligheden til at udtale sin højeste Anerkendelse af begge Skibes Førere og Mandskab for de Dispositioner, der var truffet efter Ulykken, og sammenlignede den Adfærd, der her var lagt for Dagen, med den, som var udvist ved „Norges“ Forlis paa Rockall Banken.

Efter en langvarig Dokumentation mødte som Defensor Højesteretsadvokat Halkier, der først vendte sig mod Sagens juridiske Side.

Det var altid en vanskelig og betænkelig Sag at fastslaa Jurisdiktionen i Tilfælde som det foreliggende, men det fremgik som et Grundprincip af fremmede Nationers Retsregler i Forbindelse med vore egne, at hver Stat vel havde en udstrakt Jurisdiktion over sine egne Skibe, men burde afholde sig fra at befatte sig med andre Nationers Fartøjer. At straffe saadanne efter egne Love, var et alvorligt Angreb paa den fremmede Stats Suverænitet og kunde i hvert Fald kun forsvares, naar der kunde paavises bestemt Lovhjemmel i saa Henseende. Det Territorialitetsprincip, som Straffeloven indeholder, lod sig ikke anvende paa Søløven, og Kapt. Mitchell kunde derfor som Fører af fremmed Skib ikke dømmes efter Søløvens § 293. Hvad Straffelovens § 198 angik, som Aktionsordren ogsaa lød paa, da maatte det bestemt hævdes, at Sø- og Handelsretten savnede Hjemmel til at dømme efter denne Paragraf. Kompetence i saa Henseende havde kun Kriminalretten, der i dette som i saa mangfoldige andre Tilfælde maatte beskæftige sig med Ting af teknisk og ganske speciel Natur.

Noget synderlig anderledes Resultat kom man dog

heller ikke til, selv naar man saa bort fra de juridiske Formalitetsspørgsmaal, hvad Defensor derefter nærmere søgte at paavise. „Georg Stages“ Besætning havde efter Sammenstødet udvist en Disciplin, som i højeste Grad maatte anerkendes, men det maatte samtidig erindres, at netop fordi det drejede sig om et Skoleskib, kunde Besætningen ikke antages at være i Besiddelse af den Dygtighed og Uddannelse, som krævedes, før man kunde kalde Skibet fuldt manøvreedygtigt. Denne Betragtning kunde i store Træk gøres gældende med Hensyn til hele Vagtmandskabet med Undtagelse af 1ste Styrmand; hvad specielt Føreren, Løjtnant Malthe Brun, angik, saa dannede han heller ikke nogen Undtagelse herfra, thi en Søofficers Opgaver laa nu om Stunder saare langt fra dem, der stilles til en Sejlskibsfører. Efter at have oplæst en sammentrængt Fremstilling af hele Sagen, søgte Defensor at give en Fortolkning af Søvejsreglernes Bestemmelser med Hensyn til Dampf- og Sejlskibes indbyrdes Forhold, naaar der opstod Fare for Sammenstød, samt undersøgte nærmere Spørgsmaalet om, hvorvidt Fyrlijnen i Hollænderdybet kunde betragtes som Midtfarvandslinje og kom herved ind paa en Vurdering af de forskellige Lodsærklæringer, der var fremkommet under Sagen. Medens Kaptajn Mitchell ved den Maade, hvorpaa han havde sat sin Kurs ned gennem Løbet, tydeligt havde lagt for Dagen, at han besad et indgaaende Kendskab til Farvandet og den Navigering, Lodserne plejede at følge, havde „Georg Stage“ snarest vist Mangel paa Kendskab i saa Henseende, og den kunde i hvert Fald uden nogen Risiko have holdt ikke saa lidt østligere. Naar der skulde være Tale om Ansvar efter § 293, maatte dette nærmest lægges paa Skoleskibet, hvad der fremgik af de forskellige nærmere Omstændigheder. Baade Løjtnant Malte Brun og Styrmand Myhre havde opholdt sig paa Bakken, hvad man i højeste Grad maatte misbillige af Hensyn til de skæbnsvangre Følger, dette kunde afstedkomme; i Følge Defensors 30-aarige Praksis i Sø- og Handelsretten var den Kommmanderendes Plads ved Rattet og ikke noget andet Sted. Kompasset havde ingen skænket nogen Opmærksomhed, og hverken Føreren eller Drejø kunde give nogen Garanti for, at Kursen var holdt støt. Der kunde ikke være nogen Tvivl om, at „Georg Stages“ Styring havde været meget usikker, og netop heri maatte man søge Grunden til, at der opstod Fare for Sammenstød.

Saafernt „Georg Stages“ Forklaring endvidere var rigtig, maatte „Ancona“ have foretaget en stor Svingning til Bagbord, men noget saadant var ikke sket, hvorimod Sandsynligheden talte stærkt for, at det var Skoleskibet, der havde foretaget en betydelig Drejning. „Georg Stages“ Hovedvidne paa dette Punkt var utvivlsomt Understyrmand Drejø, men dennes Forklaring var aldeles ikke uangribelig og det, at han havde taget Styrmandseksamen, gav ikke nogen Sikkerhed for, at han var sin Post ved Roret voksen; tillige havde Sejlskibet haft en ikke ubetydelig Afdrift, i alt Fald i Forhold til, hvad Damperen kan have haft, og denne Omstændighed burde der have været taget meget mere Hensyn til, naar Kursen skulde holdes uforandret. Der kunde for Defensor ikke være nogen Tvivl om, at „Georg Stage“ i Virkeligheden selv havde kastet sig for Boven af „Ancona“ ved en Drejning, som kunde ansættes til c. 5 Streger; hvor stor en Del af denne Drejning, der maatte tilskrives Rorgivningen lige inden Kollisionen, lod sig vanskeligt afgøre nu, muligvis var det kun den mindste Del, medens Hovedaarsagen var at finde i den usikre Styring.

Efter at Defensor derefter havde omtalt Anbringelsen af Lanterne i de to Skibe, betonedes han, at det eneste, der muligvis kunde lægges Kaptajn Mitchell til Last, var det, at han havde tøvet noget længe med at give Bagbords Ror, men selv om dette var rigtigt, saa kunde der dog ikke af den Grund blive Tale om noget Ansvar efter § 293, thi den *error in judgment*, som i saa Fald forelaa, kunde hverken komme ind under

Begrebet slet Sømandskab eller Pligtforsømmelse. Søvejsreglerne gav ganske vist en bestemt Definition af, hvor nær Fare for Sammenstød skal anses for at være til Stede, men der fandtes her en Gradsforskel, som ikke lod sig overse, og som spillede en betydelig Rolle netop i dette Tilfælde, idet Bestemmelsen af Tidspunktet for Damperen til at give Bagbords Ror maatte blive kende- ligt paavirket af den Omstændighed, at de to Skibe havde hinandens røde Lanterner i Sigte. En Sammenligning med Dommen og dennes Præmisser i „Norge“ Sagen godtgjorde desuden, at det kun kunde være de grovere Fejl, man kunde tænke paa at straffe efter § 293, og endvidere var det en Fejl fra Aktionsmyndighedernes Side, at ikke begge Skibes Førere var sat under Tiltale.

Efter at Defensor sluttelig havde rettet en indtrængende Henstilling til Retten om at formulere Dommen paa en saadan Maade, at den paafølgende Erstatningssag ikke derved blev præjudiceret, nedlagde han Paastand paa, at Aktionen, for saa vidt den er rejst i Henhold til Straffelovens § 198, afvises, og at Kaptajn Mitchell fri- findes for Tiltale for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Efter en kort Replik og Duplik indlodes Sagen.

## Fartens Indflydelse paa Fartøjers Dybgaaende.

(Ved C. H. D. Zahrtmann. M. Ing. F.)

„Dansk Søfartstidende“ af 9. November søger For- klaringen af, at „Hellig Olav“ tog Grunden Sydøst for Anholt, hvor den efter Søkortet skulde have c. halvanden Fod under Kølen, i Puller, stikkende op over dem, Op- maalingsskibene har fundet.

Maa det i den Anledning være mig tilladt kort at henlede Opmærksomheden paa nogle af det prøjsiske Ministerium for offentlige Arbejder iværksatte omstændelige Undersøgelser blandt andet over Dybgaaendet af Fartøjer — Pramme og Bugserbaade — under Fart, Undersøgelser, der udførlig er refererede i „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ 1903 S. 693 og 785, og som har givet det Resultat, at Skibe under Fart stadig befinder sig som i en Bølgedal, de selv danner, og derfor nærmere Grunden, end naar Skibet ligger stille.

Jeg er ikke sagkyndig paa det maritime Omraade og maa lade andre om at vurdere Undersøgelsesnes Betydning for Søfarten og om eventuelt at fremkomme med det udførlige Referat af disse Undersøgelser, der muligen bedst vil overbevise vore Navigatører om Resultaternes Rigtighed, men „Hellig Olavs“ Tilfælde er jo ikke ene- staaende. Saa vidt jeg erindrer, hændte noget lignende et af Østasiatisk Kompagnis Skibe i Flinterenden, og en fremmed Damper rapporterede for nogen Tid siden at have rørt Grunden i Sundet Nord for Kjøbenhavn paa et Sted, hvor den anstillede Undersøgelse ikke fandt nogen Grund, som Skibet efter sit maalte Dybgaaende kunde have rørt. Dette forekommer mig at bekræfte de tyske Resultaters Rigtighed og Betydning for Søfarten, og da bør sikkert vore Navigatører advares mod med fuld Fart at passere Steder, hvor de efter det maalte Dybgaaende kun har lidt Vand under Kølen.

Prins Heinrichs Admiralskib, „Kaiser Friedrich III“, fik ogsaa Bunden oprevet ved under Fart at passere Adlers Grund Syd for Bornholm. Dette anføres af den tyske Ingeniør Haack, der har anstillet de omtalte Under- søgelser, som et Eksempel, hvor den skete Skade rimeligvis var begrundet i den ved Farten forårsagede Ned- sugning, og denne beregner han paa Grundlag af sine

Forsøgsresultater for det store Skib med den store Hastighed til c. 1 Meter. Det ses da, at det ikke er Smaatterier, der er Tale om, men noget, som det vel er værd at lægge Mærke til, naar der skal navigeres med Omhu.

Ogsaa den russiske Marine har haft et lignende Uheld med Panserskibet „Sebastopol“, og i Følge „Le Yacht“ af 6. Oktober 1900 har Admiralitetet derefter bestemt, at Skibe med over 7 m. Dybgaaende skal gaa med mindst mulig Fart overalt, hvor der ikke er mere end 0,9 m. under Kølen.

I Kanaler gør en lignende Sugning ned mod Bunden og ind mod nærmeste Kanalside sig gældende i endnu højere Grad end i det friere Farvand, og vanskeliggør der Styringen. At Skibe, der passerer hinanden, er tilbøjelige til at klappe sammen, beror paa de samme Strømninger i Vandet, som forårsager Nedsænkningen, og opstaaende Puller i ellers frit Farvand vil efter Undersøgelserne ogsaa virke tiltrækkende paa ganske nær passerende Skibe. Virkningen vil være desto større, jo nærmere Grunden er, jo større Fartøjet er, og jo større Skibet og dets Fyldighed er. De sidste forøges stadig og dermed Faren, som Nedsugninger betinger. Denne Fare er vore Navigatører næppe tilstrækkelig kendt med, selv om det er sagt mig, at allerede i Sejl- fregatternes Tid var det en velkendt Sag, at Farten maatte mindskes, naar grunde Steder (Drogden) passe- redes. Aarsagen til Faren ved den fulde Fart over disse søgtes da sikkert ogsaa i andre Forhold end i den Vandflades Nedsænkning, som Hr. Haack nu har paavist, følger Skibet overalt, saa længe det gør Fart, og det er maaske én Grund til, at Navigatørerne er utilbøjelige til at tro, at den samme Fare eksisterer for Dampere, som Erfaringen havde lært dem at kende for de store Sejlskibe.

## Højesteretsdom.

Tirsdag den 28. November afsagde Højesteret Dom i nedenstaaende Sag, Firmaet C. K. Hansen for S/S „Hawarden“ imod Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise.

Sagens Omstændigheder er i Korthed følgende:

Dampskibet „Hawarden“, der i Foraaret 1903 var paa Rejse fra Søderhamn til Zaandam med en Ladning Træ, fik i Østersøen noget Styrbords Slagside, forment- lig fordi man særlig brugte Kul fra Bagbords Bunkers, og d. 18. Maj gik Skibet ind til Kjøbenhavn, hvor det ved C. K. Hansens Kulplads indtog 60 Tons Bunker- kul. Da Kullene toges om Bord, rettede Skibet sig, men lagde sig derefter over til Bagbord, og da det atter skulde afgaa, viste det sig, at det var kommet paa Grund med Bagbords Kimning. En Bugserbaad slæbte det af, men lige efter at Damperen var kommet ud af Yder- havnen, meldtes det, at der var Vand i Fyr- og Maskin- rum, ligesom Bagbords Slagsiden tiltog. Det lykkedes ikke at pumpe Vandet ud med Skibets egen Maskine, og da man befrygtede, at Skibet vilde kæntré, vendte det tilbage til Havnen, og Svitzer blev tilkaldt, fordi Situation stadig forværredes. Der oprettedes ingen Kon- trakt. Det lykkedes imidlertid Bjærgningsdamperen „Em. Z. Svitzer“ at pumpe Skibet læns, og efter gentagne Dykkerundersøgelser og efter, at hele Dæklasten var bleven udlosset, kunde Damperen atter afgaa til sit Be- stemmelsessted.

I Mangel af Enighed om Betalingen, traf man Af- tale om at bringe Spørgsmaalet ind for Sø- og Handels- retten, og under den anlagte Sag forlangte Svitzer Kr. 20,000 plus Renter og Sagsomkostninger, medens

C. K. Hansen paastod sig frifunden mod at betale Kr. 1,500—2,000 uden Renter og Omkostninger.

Under Hensyn til samtlige Omstændigheder — Ladningens Værdi var c. Kr. 100,000, Skibets mellem Kr. 110,000 og Kr. 150,000 — fandt Sø- og Handelsretten ved Dom af 22. Februar d. A., at der burde tilkendes Svitzer en Betaling af Kr. 12,000 med Renter og Kr. 200 i Sagsomkostninger.

Denne Dom, der af C. K. Hansen indankedes for Højesteret, stadfæstedes af Retten i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, ved hvilke Retten ikke finder noget væsentligt at bemærke, idet det tilføjes at de Højesteret forelagte ny Oplysninger ikke kan faa nogen Indflydelse paa Sagens Udfald.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale de Indstævnte med Kr. 400, og endvidere betaler Appellanten til Justitskassen Kr. 10.

## Tyske Sørretssager.

Ved Sørretten i Flensborg behandlede d. 17. November en Kollisionssag mellem Flensborg Damperen „Adler“, Kaptajn H. P. Hansen, tilhørende Det forenede Flensborg—Ekensund—Sønderborg Dampskibsselskab, og den danske Fiskerkvase „Caroline“, Skipper Ravn af Faaborg.

Ved Kollisionen, der indtraf d. 14. November Kl. 5 $\frac{1}{2}$  Em. i Flensborg Inderhavn, sank Kvasen, og dens Ladning, der bestod af 12,000 Pund Aal af en Værdi af 7,000 Mk, gik tabt. Damperen befandt sig paa Rejse til Gravensten, medens Kvasen var under Indsejling i Havnen, hvor den agtede at gaa til Ankers, og den luvede netop op, da den blev ramt af Damperen agter. Den sank straks, og Besætningen, der bestod af to Mand, fik akkurat Tid til at bjærge sig i Jollen. Da man fra Damperen saa, at Kvasen agtede at passere forbi Boven af Damperen, lod man Maskinen slaa fuld Kraft Bak, men Sammenstødet var ikke længer til at undgaa, fordi Skibene var for nær ved hinanden. I Følge en Politiforordning af 14. August 1884 er det paelagt Dampere at gaa med halv Kraft paa Strækningen mellem Dampskibspavillonen og det gamle Skibsværft.

Rigskommissæren gjorde gældende, at Fiskerkvasen havde foranlediget Sammenstødet, idet den pludselig havde ændret sin Kurs og var gaaet foran om Damperen, samtidig havde imidlertid Damperen overtraadt den ovenfor anførte Politiforordning, idet den havde gaaet med mere end halv Kraft.

Sørretten tiltraadte i sin derefter afsagte Kendelse ganske dette Standpunkt.

Ved Sørretten i Lübeck afsagdes d. 17. November Kendelse i Anledning af Damperen „Hanseats“ Grundstødning d. 16. Oktober d. A. paa Lille Grund Nord for Fyn.

„Hanseat“, der er hjemmehørende i Lübeck og førtes af Kaptajn Otto Krøger, forlod d. 16. Oktober henimod Aften Aarhus paa Rejse til Nykjøbing. Vinden var vestlig og flov, og Vejret var godt sigtbart. Kl. 10 passeredes Vestborg Fyr om Bagbord i en gisset Afstand af en Kvartmil, hvorpaa Kursen, der indtil da havde været misv. S., blev ændret til misv. SSØ. Kl. 10,30 saa Kaptajnen et rødt Blinkfyr for om Styrbord, som han ansaa for at være Lille Grund Lystønde. Kort før 11 gik Kaptajnen ned i Bestiklukafet for at se paa Kortet, men viste forinden Tømmermanden, som stod til Rors paa Broen, Fyret, idet han paalagde ham at holde

det om Styrbord, samt varsko, naar Fyret havdes i misv. SSV.

Tømmermanden, der iøvrigt tiltræder Kaptajnen Forklaring, paastaar imidlertid, at han ikke har set det røde Fyr, inden Kaptajnen forlod Broen, og at denne heller ikke havde vist ham det, men blot angivet den Retning, i hvilken det vilde komme i Sigte. Kort efter at Kaptajnen var gaaet, saa Tømmermanden imidlertid et rødt Blink paa Styrbords Side i SSV., og varskoede saa Kaptajnen ved at trampe haardt i Broen, der ligger lige over Bestiklukafet, hvad Kaptajnen dog paastaar ikke at have hørt. Efter at Kaptajnen havde set paa Kortet og ved en Pejling af Romsø Fyr overtødet sig om, at han vilde komme Lille Grund betydelig nærmere, end han først havde antaget, vendte han tilbage til Broen, som han selv mener efter højst fem Minuters Forløb. Ved atter at betragte det røde Fyr fik han en Mistanke om, at der var noget galt, og ved at pejle Romsø Fyr, saa han, at Skibet ikke var paa sin rigtige Kurs, men var kommet for langt mod Vest. Roret blev lagt haardt Styrbord for at komme klar af Grunden, men i samme Øjeblik stødte Damperen og blev staaende fast. Inden Maskinen blev stoppet, tørnede Skruen nogle Gange haardt. Der blev slaaet fuld Kraft Bak, og ved at sætte en Baad ud og lodde fandt man, at Skibet hang fast midtskibs og agter, men at der forude var Vand nok. Paa dette Tidspunkt pejledes Lille Grund Lystønde i misv. N. og Romsø Fyr i misv. SSØ., og det viste sig, at der gik en stærk sydlig Strøm. Ved at tømme Ballasttankene og afvekslende slaa Frem og Bak lykkedes det Kl. 1 at bringe Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes til Nykjøbing. De tre Skrueblade var beskadiget, men iøvrigt havde Skibet ingen Skade lidt.

Sørretten afgav følgende Kendelse:

Grundstødningen er forarsaget ved, at Damperen er gaaet for langt mod Vest, og at Føreren har antaget Enebør Oddes Fyr for Fyret paa Lille Grund. Det maa bebrejdes ham, at han har forvekslet disse Fyr, at han ikke har set Lille Grund Fyr, og at han har forladt Broen uden tilstrækkelig Grund.

## Vejroversigt over Nordatlantehavet for December Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Luftryksforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaaer December for store Dele af Nordatlantehavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strødet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er ogsaa nu langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Brd. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Luftrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatoreale Grænse siden November er rykket endnu 1 $\frac{1}{2}$  Grad længere mod Syd og rører nu paa den ameri-

kanske Side paa  $3^{\circ}$ — $4^{\circ}$  N. Brd. næsten SØ. Passatens Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem  $0^{\circ}$ — $5^{\circ}$  N. Brd. og c.  $30^{\circ}$ — $15^{\circ}$  V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Meksiko Golfen forekommer „Northers“ hyppigt; de træffes endnu ved Colon og Panama og er der farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Ved Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil  $30^{\circ}$  N. Brd. optræder ofte „Harmattan“. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNV. og NV.; under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for  $40^{\circ}$  N. Brd. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af New Foundland Bankerne (10—15 pCt.), paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Ruten sidste Del ikke for tidligt bøjse mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsoen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefattige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne som altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget sjælden er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til  $45^{\circ}$  N. Brd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da er der d. 1. November set 5 Isbjerge i Belle-Isle Strædet, og endnu samme Dato blev et stort Isbjerg observeret paa New Foundlands Bankerne paa  $47^{\circ}$   $54'$  N. Brd.  $47^{\circ}$   $51'$  V. Lgd.

Sejlskibruter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 100 Kml. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de der herskende vestlige Vinde.

Middelhavet. I December tiltager Gennemsnitsvindstyrkerne endnu en Del; navnlig maa man i Lion Bugten regne med hyppige og stormende Vinde mellem NV. og N. I det thyrrhenske Hav og Farvandene mellem Sicilien og Grækenland er Vindretningerne meget foranderlige. Karakteristisk for hele det østlige Middelhav er den tiltagende Hyppighed af sydvestlige Vinde, som forekommer som Følge af Depressioner, der nu og da gaar over Havet i Retning V—Ø.

Blandt Strømmene er navnlig den østgaende Strøm fra Gibraltar Strædet langs den afrikanske Kyst af Betydning.

## Fragtmarkedet.

Der er fremdeles stærkt Liv i Kulfragterne i næsten alle Retninger, og ganske særlig er de højere og faste ad Middelhavet til. Saadanne Rater, som nu betales, har vi ikke set i adskillige Aar, og samtidig maa det anføres, at ogsaa Returfragterne fra Middelhavet gennemgaaende er bedre end f. Eks. i Fjor og Aaret i Forvejen, hvilket er saa meget mere værd at lægge Mærke til, som Laster fra Sortehavet er knappe og Raterne smaa. Blandt de sidst afsluttede Kulfragter skal vi nævne  $7/3$  à  $7/6$  Cardiff til Genua, 8 Frcs. Marseille (5,000 Tons Baad),  $8/4\frac{1}{2}$  Venedig,  $7/3$  à  $7/6$  Aleksandria,  $7/6$  Tynen til Genua eller Savona,  $8/6$  Venedig (5,000 Tons Baad). Disse, og lignende Fragter til andre Pladser, giver et godt Overskud, og er man dertil heldig med en Returfragt, bliver Rundrejsens Resultat smukt. Den største Aftager af Dampere er ellers Nordamerika, hvorfra en Mængde Tonnage er placeret, særlig for Korn fra de nordlige Havne, hvorfra Raterne nærmest er fastere. Der er pr. December/Januar sidst sluttet op til  $1/10\frac{1}{2}$  Havre,  $2/6$  tungt Korn til prima, udsøgt Havn,  $2/7\frac{1}{2}$  Hamburg eller Weseren,  $2/9$  én,  $2/10\frac{1}{2}$  to danske Havne,  $3/1\frac{1}{2}$  én,  $3/3$  to franske eller spanske Middelhavshavne. Golfen tager knap saa mange Baade som for et Par Uger siden, men Raterne holder sig dog omkring  $12/$  à  $12/3$  til U. K. eller Kontinentet paa Netto Charter. For La Platas Vedkommende ligger Markedet overordentlig flovt for prompt Lastning, hvorimod Februar/Marts Tonnage kan placeres fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet til  $17/$  à  $17/6$ . For Kul ud fra Cardiff er betalt  $12/$  for  $1/15$  December Lastning, men senere er Fragten lavere. Det østlige Marked ligger stadig flovt og tager knap forholdsvis faa Dampere. Ogsaa Østersømarkedet er stille, hvad Returfragter angaar, og Raterne er lave, hvorimod Kulfragterne, navnlig til de russiske, finske og øvresvenske Pladser maa betegnes som særdeles gode. Der er fra Østkysten saaledes sidst betalt  $7/3$  à  $7/6$  til Helsingfors,  $6/6$  à  $7/$  Riga eller Reval,  $7/3$  Pernau,  $6/$  Stockholm,  $5/$  Swinemünde,  $4/6$  à  $4/9$  Kjøbenhavn eller Aarhus,  $5/$  à  $5/6$  for mindre Baade til dansk Provinshavn,  $5/6$  à  $6/$  for Smaabaade,  $4/6$  à  $4/9$  Rotterdam,  $5/$  à  $5/3$  Weseren eller Antwerpen.

Fragtmarkedet for Sejlere viser stedse ingen Forandringer af Betydning. Hvorhen man end vender sig, faar man kun daarlige Meddelelser; dog, hvad Rusland angaar, da synes en Bedring i de urolige Forhold at gøre sig gældende, men Tilstanden er ikke normal. Fra Königsberg og Danzig foreligger ingen Noteringer; fra først nævnte Plads skal være sluttet 12 Mark Rugbasis for nogen Tid siden, en paa denne Aarstid ret elendig Fragt. Fra Stolpmünde er sluttet for Rug 4 à  $4\frac{1}{2}$  Mark i disse Dage, og noget lignende vil kunne gennemføres fra Rügenwalde, mulig ogsaa fra Colberg. I Stettin skal det ligeledes være temmelig stille, og det forlyder endog, at enkelte Skibe er gaaet i Ballast derfra.

ab Rostock søges nu flere Skibe for Rug og Hvede til Danmark, Sundhavn 4 Mark, til Ahus  $3\frac{3}{4}$  Mark.

ab Barth noteres Rug 5 Mark til Danmark.

ab Hamburg staar Fragtmarkedet taaleligt; der sluttes til  $5\frac{1}{2}$  à 6 Mark for Korn til danske Pladser.

ab Kjøbenhavn staar det helt miserabelt, og Udsigterne til en Bedring er meget smaa; der blev bl. a. sluttet Majs til Aarhus 13 Øre, Nakskov 11 Øre, Oljekager til Limfjorden 25 Øre og Klid til Stege 16 Øre.

ab danske Provinshavne er sluttet nogle Skibe for Byg til Kjøbenhavn og Tuborg  $12/13$  Øre, til Hamburg  $2\frac{1}{2}$  à 3 Mark; Sukkertrafikken vil nu snart slutte, i hvert Fald for Sejlskibe.

ab Laurvig — Leithfjord, kort Props 16/ à 16/6, Tyne, Bjælker 19/.

ab Porsgrund, Minetømmer til Hull 19/ à 20/, Cardiff 21/.

ab Leithfjord Kul til Porsgrund, Horten £ 5.5.0, Moss £ 5.0.0.

### Ugens Havarier.

Atlantic, Brig af Laurvig, ankom hertil den 22. Novbr. efter en 24 Dages haard Rejse fra Grimsby. Skibet har en Del oven Bords Skade.

Alvilda, Kutter af Grenaa, der som meddelt sank ved Lappegrundens Fyrskib efter Kollision med en Sandbaad, er nu hævet af Svitzers og indbragt til Humlebæk.

Emma, Barkskib af Laurvig, er paa Rejsen fra Mobile til Kjøbenhavn indløbet læk til Mandal. Skibet slæbtes hertil for Udlosning og Reparation af Slæbedpsk. „Storegut“. Pitchpine Ladningen er beskadiget.

Erik, Barkskib af Rønne, er indkommet til Fowey med Tab af Dækslast. Skibet var paa Rejsen fra Lovisa med Staver.

Fri, Skonnert af Kristiania, er, paa Rejsen fra Riga til London med en Ladning Oljekager, sprunget læk og har maattet søge Nødhavn i Helsingør. Ladningen losses.

Thyra, 3-m. Skonnert af Marstal, er, medens den laa under Indladning ved Klippan, bleven paasejlet i Taage af Dpsk. „Gertrud“ af Gøteborg og fik nogen oven Bords Skade.

Rondo, Dpsk. af Newcastle, der som meddelt kom paa Grund paa Middelgrunden, er bragt flot af Svitzers og har fortsat Rejsen til Stettin, eiter at den udlossede Del af Lasten var genindtaget.

Margaret, Dpsk. af Gøteborg, kom den 23. ds. paa Rejsen fra Horsens til Lysekil paa Grund paa Søndre Røn ved Læsø. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse, der erklærede Skibet ubeskadiget.

Skandinavia, 3-m. Skonnert af Rotterdam, er Natten til d. 23. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hamburg grundstødt ved Hyllekrog. Med Assistance af Svitzers bragtes Skibet flot.

Lita, Skonnert af Hamburg, kom den 22. ds., paa Rejsen fra Utrecht hertil med Tagsten, paa Grund ved Trekrøner. Flot ved egen Hjælp,

Junno, 3-m. Skonnert af Riga, er, paa Rejsen fra Sunderland til Ystad med en Ladning Kul, strandet ved Vangsa og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen reddedes ved Raketapparat.

Marie, Galease af Marstal, er, paa Rejsen fra Lübeck til Løgster med Gødningssalt, sprunget læk og sunket c. 1½ Mil af Hals Fyrskib. Kaptajnen og Skibsdrengen reddede sig i Jollen og optoges af Lødsen fra Hals.

Elisabeth, Skonnert af Rudkjøbing, har paa Kristiania Fjord været i Kollision med et af de danske Krigsskibe, der eskorterede Kong Haakon, og har faaet betydelig Skade paa Boven.

Rolf, Skonnert af Rønne, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet været paa Grund paa Saltholmen. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Skodsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom til Genua den 22. ds. efter en meget haard Rejse. Styrbords Baad blev knust, og Løbebroen skylledes over Bord.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20. ds. ved Udsejlingen fra Grangemouth været paa Grund. Flot med Assistance af Bugserbaade.

Sigyn, Dpsk. af Kristiania, indkom hertil den 27. ds. for at faa en ny Skruer paasat. Skibet har rørt Grunden ved Neustadt, hvorved den gamle Skruer fik Skade.

Herman, Skonnert af Pataholm, er, paa Rejsen fra Lübeck til Malmø med Gødningssalt, Natten til den 25. ds. strandet paa Gjedser Rev og er Vrag. Besætningen reddedes om Bord i Sk. „Colibri“ og landsattes her.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Det forenede Dampskibsselskab har hos Burmeister & Wain bestilt to store, ny, hurtige Passagerbaade til Fart paa Stettin—Kjøbenhavn—Kristiania Ruten. De to Skibe vil komme til at føre Navnene „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“.

3-m. Skonnert „Sylphe“ af Marstal, hvis Salg vi gav Meddelelse om i vort sidste Nummer, er, i Følge „Æro Avis“, afhændet for en Sum af 29,000 Kr. og ikke som tidligere meddelt 30,000 Kr.

Fragtdamperen „Diana“, bygget paa Flensborg Skibsværft for Regning Rederiet Heinrich Schmidt i Flensborg, blev afleveret den 21. November.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 241' 6", største Bredde 34' 0", Dybde (moulded) 16' 10", Lastævnne c. 1,950 Tons.

Fra Campbeltown Shipbuilding Company's Værft i Campbeltown blev den 15. November en ny Damper paa c. 2,000 Tons sat i Vandet, bygget for Regning Alfred Christensen, Kjøbenhavn.

Skibet fik Navnet „Urania“.

## 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. November.)  
Algarve, Borries, ankom til Marseilles 24. November. — Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Lerwick 22. Novbr. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Newcastle 25. Novbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Reval 24. November. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 26. November — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 28. November. — Arkansas, Petersen, afgik fra Boston 16. Novbr. — Arno, Strubberg, afg. fra Messina 22. November. — Axelhus, Skov, afgik fra Bergen 27. Novbr. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Oporto 27. November. — Beira, Lunge, ank. til Marseilles 24. November. — Chr Broberg, Nielsen, ankom hertil 28. November. — Christian IX, Wiencke, ankom til London 27. November. — Dagmar, Larsen, ankom til Valencia 24. Novbr. — Douro, Mortensen, pass. Holtenu 28. Novbr. for Antwerpen—Riga. — Ella, Andresen, afg. herfra 25. Novbr. — Florida, Ørum, ankom hertil 27. November. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 21. November. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 27. November for Rochelle—her. — Georgios I, Sørensen, afgik herfra 25. November. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Rotterdam 24. November. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Riga 24. Novbr. — Kasan, Hansen, ank. til London 22. Novbr. — Kentucky, Staal, afgik herfra 8. November. — Kiew, Meldahl, ankom til Libau 27. November. — Kursk, Gommesen, ankom hertil 27. November. — Leopold II, Meyer, ank. til Libau 21. Novbr. — Loire, Craignou, ankom til Riga 23. Novbr. — Louise, Kruse, ankom hertil 24. Novbr. — Louisiana, Andresen, ankom til New York 21. November. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik herfra 16. November. — Maja, Iversen, ankom hertil 27. November. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 27. November. — Moskov, Getsche, ankom til Dunkerque 27. Novbr. — Nicolaj-II, Lissner, ank. hertil 25. November. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Pillau 27. Novbr. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Reval 21. November. — Omsk, Jonsen, ank. til Antwerpen 27. November. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 22. November. — Perm, Christensen, ankom til Libau 21. Novbr. — Pregel, Olsen, pass. Holtenu 26. Novbr. for Libau—Hull. — Rita, Schibbye, pass. Brunsbüttel 26. Novbr. for Memel—Oporto. — Seine,



Dampt, afgik fra Trångsund 26. Novbr. — Texas. Andersen, afgik herfra 28. November. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 23. Novbr. — Tiber, Bech, ank. til Reval 25. November. — Valdemar, Johnsen, ankom til Riga 20. Novbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik herfra 27. November til Riga. — Viking, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 27. November. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 24. Novbr. — United States, Wulff, ank. hertil 19. Novbr. — Hengest, afgik fra Libau 25. Novbr. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 27. Novbr. — Alexander, pass. Holtenau 28. November for London—her. — Annie ankom hertil 27. Novbr. — Ceres da Cunha, ankom hertil 26. Novbr. — Livadia, Andersen, afgik fra Randers 26. Novbr. — Flora pass. Holtenau 27. Novbr. for Bremen—her. — Dana ankom hertil 27. Novbr. — Venus afgik herfra 26. Novbr. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 21. Novbr. fra Færøerne via Leith. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 20. November paa Rejse herfra til Færøerne og Island via Leith. — Vesta, Godtredsen, afg. herfra 28. Novbr. til Island. — Vadsø, ankom til Stettin 23. Novbr. — Hittfeld ankom til Manchester 24. November. — Lord afgik fra Stettin 22. November.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Sunderland 24. Novbr., best. til Stettin. — Frode, Meyer, afgik fra Libau 24. Novbr., best. til Antwerpen. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Kallere 22. November, bestemt til Chantenay. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport 2. November, bestemt til Parana. — Erik J. A. S. Mahncke, afg. fra Hudiksvall 28. November, bestemt til Sharpness. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Riga 26. November. — Knud II, Hansen, ankom til Rotterdam 26. Novbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Rotterdam 17. Novbr. — Ragnar, Holst, ankom til Antwerpen 21. Novbr. — Skjold, Risø, afgik fra Repola 24. Novbr., bestemt til Calais. — Olaf, Th. H. Petersen, ankom til Kbhvn. 26. November. — Svend II, Jensen, ank. til Cardiff 20. November. — Harald, Hveysel, ankom til Burntisland 25. Novbr.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ank. til Korsør 27. Novbr. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Grangemouth 26. Novbr., best. til Kjøbenhavn. — Ulf, Huus, ank. til Ghent 21. November.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til New York 17. Novbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Port Glasgow 24. Nov., best. til Newport News. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 15. November. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Baltimore 11. November, bestemt til Rotterdam. — Helmer Mørch, Hansen, afgik fra Sunderland 15. Novbr., best. til New York. — Excellence Pleske, Thorso, ankom til Swinemünde 26. Novbr. — Pawell Andrejeff, Tannebek, ankom til Blyth 27. November. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Kronstadt 26. Novbr., best. til London. Peter Berg, Knudsen, afgik fra Rotterdam 22. November, bestemt til Riga. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Kronstadt 21. Novbr., bestemt til Leith. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Kronstadt 26. November, best. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Calais 22. November.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, ank. til Riga 14. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn ankom til Riga 8. November. — Hamlet, Reese, afgik fra Hull 24. Novbr. — Helge, Olsen, afg. fra Riga 25. November. — Rolf, Olsen, afgik fra Kotka 21. Novbr. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. fra Kronstadt 26. November.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Sundsvall 24. Novbr. — Kamma, Løffer, ankom til Lissabon 23. November. — Helga, Risø, ankom til Tyne 25. Novbr. — Martha, Christensen, ankom til Hudiksvall 24. Novbr. — Elna, Rathje, ankom til Boness 27. Novbr. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Sunderland 18. November. — Simone, Møller, afgik fra Newport 21. Novbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Rouen 28. Novbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, afgik fra Bremerhaven 28. November, best. til Reval. — Nancy, Th. Brinch, ankom til Methil 26. Novbr. — Nautik, N. Nielsen, afg. fra Burntisland 25. November, ank. til Bremen 28. Novbr. — Nordsoen, Gram, afgik fra Burntisland 25. November, ankom til Bremerhaven 28. Novbr. — Nexos, Basse, ank. til Esbjerg 26. November. — Nora, Jørgensen, ank. til Rotterdam 25. Novbr. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Kronstadt 24. Novbr., bestemt til Dieppe. — Napoli, Christensen, pass. Kaiser Wilh. Kanal 26. Novbr., bestemt til Antwerpen. — Bodil, Jessen, afgik fra Sagres 25. November, best. til Marseille. — Dagmar, Hansen, afgik fra Sundsvall 24. Novbr., best. til Le Tréport. — Neptun, Kudsen, ankom til Sevilla 25. November. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Cherbourg 27. Novbr. — Alfa, Iversen, ank. til Esbjerg 28. Novbr.

**Jylland.** Ebba, Meinertz, afgik 25. November fra Rotterdam til Newport. — Ingrid, Winther, ankom 25. Novbr. til Libau. — Karen, Eriksen, afgik 25. November fra Libau til Bristol.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, ankom til Riga 25. November. — Russia, Jespersen, afgik fra Kjøbenhavn 24. November, ankom til Riga 27. Novbr. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Delfzyl 25. November, ankom til Blyth 27. November.

**Union.** Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 22. Novbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Blyth 23. Novbr., ank. til Lübeck 26. November.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 22. November, ank. til Hamburg 26. November. — Granaria, Nielsen, ankom til Cardiff 24. November. — Carbonia, Winckler, afgik fra Bilbao 25. November, best. til Grangemouth.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Reval 24. November, ankom til Kotka 24. November. — Selandia, Rasmussen, afgik fra Kotka 22. November, bestemt til Kjøbenhavn.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Marseilles 28. November. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rotterdam 11. November. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Newcastle 28. November, bestemt til Swinemünde. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Ørnskjöldsvik 20. Novbr., best. til Sharpness. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 27. Novbr., best. til West Hartlepool. — Jomshorg, Mathiesen, ankom til Barry 20. November. — Kronborg, Suenson ankom til West Hartlepool 26. November. — Rosenborg, Schultz, ank. til Riga 26. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hudiksvall 16. November, best. til Aleksandria. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Aalborg 25. November. — Søborg, Fischer, afgik fra Trångsund 22. November, best. til Aleksandria. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Ghent 27. November.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Swinemünde 23. Novbr., best. til Newcastle. — Klampenborg, Jensen, ank. til Methil 27. Novbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Nikolajeff 23. November, bestemt til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 25. November, best. til Firt of Forth. — Skodsborg, Schultz, ankom til Genua 22. Novbr. — Tuborg, Agerlin, ankom til Newcastle 25. November. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 21. November. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Riga 28. November, best. til Ghent.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 25. Nov. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Marseilles 19. November, bestemt til Stettin. — Kallundborg, Lund, ank. til Huelva 20. November.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, ankom til Stettin 22. November.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Methil 25. November, best. til Fairwater.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Dam, afgik fra Methil 25. Novbr., best. til Danzig. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Newcastle 25. November, bestemt til Pillau. — Agnete, Sørensen, ank. til Nyborg 24. Novbr. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 24. November, ankom til Eckerförde 28. Novbr. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 24. Novbr., best. til Grangemouth. — Ajax, Brursen, afgik fra Burntisland 22. November, ankom til Kiel 27. Novbr. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Korsør 23. Novbr., ankom til Sunderland 27. Novbr. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 26. Novbr.

**Det østasiatiske Kompagni.** Vestindisk Afdeling St. Croix, Berg, afgik fra St. Thomas 20. Novbr. — St. Jan, Rambusch, ank. til Kbhvn. 25. November. — St. Domingo, Koch, afg. fra Tampico 27. Novbr. — St. Thomas, Prahl, ankom til Vigo 27. November.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Hudiksvall 26. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Kbhvn. 29. November. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Åbo 25. Novbr. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Nykjøbing F. 25. Novbr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Swansea 21. November. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Swinemünde 25. Novbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Repola 24. Novbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ankom til Aleksandria 18. November. — N. F. Høifding, van Deurs, afgik fra Aarhus 28. Novbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afgik fra West Hartlepool 12. November. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra West Hartlepool 15. November. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Petersborg 18. November. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra West Hartlepool 27. November. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Sulina 19. November.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Frederikshavn 21. November. — London, Krogh, ank. til Honfleur 18. Novbr. — Paris, Tholander, afg. fra Aarhus 25. November, best. Boness. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 25. Novbr., best. til Demerara

**Mercur.** Berlin, Bom, afg. fra Kronstadt 23. November, best. til Hull. — Wien, Brink, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr.,

best. til Burntisland. — Roma, v. Thun, afgik fra Liverpool 8. Novbr., best. til Demerara.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Bremen 23. Novbr. — Clara, Villadsen, afgik fra Bremen 25. Novbr., bestemt til Methil. — Kai, Kurtzhals, ank. til Tynen 27. Novbr. — Erik, Steen, ank. til Vejle 26. Novbr. — Svend, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 24. November. — Axel, Damm, ankom til Riga 23. November. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Licata 25. November. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Råfsö 23. November, bestemt til Bremen — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Livorno 27. November. Chr. Gylstorf, Nielsen, afgik fra Gandia 26. Novbr., best. til London. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Burntisland 28. Novbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afgik fra Bremen 26. Novbr., best. til Sunderland. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Lübeck 28. November.

**Svanen.** Svanen, Sørensen, afgik fra Strömstad 24. November til Bremen.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, afg. fra Hamburg 23. November, best. til Tyne. — Katholm, Arnesen, afgik fra Kbhvn. 23. Novbr., bestemt til Havre. — Hjortholm, Clausen, ankom til Kotka 27. Novbr. — Svanholm, Knudsen, afgik fra Portovesme 28. November, bestemt til Bristol.

### Sejlskibe.

**Fans. Nordby** Anna Agnete, Callesen, er efter endt Reparation afgaaet fra Punta Delgade 18. November til Antwerpen. — Dorane, Sigurdson, ankom til Rio Grande 17. Novbr. fra Aracaty. — Gladstone, Thing, ankom til Callao 16. November fra Newcastle N.S.W. — Bertha, Norholm, ankom til Rio Grande 24. November fra New York.

**Fans. Sønderho.** Merida, Pedersen, ankom 22. Novbr. til Cardiff fra Sundsvall.

**Rønne.** Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 20. November. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 20. November. — Erik, Sonne, ankom til Fowey 20. November. — Rolf, Møller, ankom til Kjøbenhavn 20. November. — Veset, Koføed, ankom til Visby 20. November. — Sigurd, Hansen, ankom til Helsingborg 21. November. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Kbhvn. 21. Novbr. — Freja, Bech, ankom til Odense 22. November. — Gudmund, Borbye, ankom til Pillau 22. November. — Argus, Holm, ank. til Halmstad 26. November.

**Svendborg.** Carl Mørck, Mortensen, ankom til Kristiania 20. November. — Noah, Poulsen, ankom til Kristiania 20. November. — Venus, Jensen, ankom til Frederikshavn 21. Novbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Stubbe-kjøbing 21. Novbr. — Britannia, Rasmussen, ankom til Wilhelmshafen 20. Novbr. — Garibaldi, Carlsen, ankom til Faxe 19. November. — Hans Emil, Hansen, ankom til Havre 20. November. — Sophie, Jensen, ankom til Stettin 21. Novbr. — Helge, Carlsen, ankom til Kragerø 21. Novbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Boness 22. Novbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Hull 21. November. — R. P. Petersen, Andersen, ankom til Littlehampton 21. Novbr. — Standard, Rasmussen, ankom til Norrköping 22. Novbr. — Venus, Jensen, ankom til Gøteborg 22. November. — Zampa, Petersen, ankom til Laurvig 22. November. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Norrköping 22. November. — Ane, Jørgensen, ankom til Kristiania 22. November. — Martin, Hvenegaard, ankom til Libau 23. November. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Montrose 22. Novbr. — Cimbria, Nielsen, ankom til Loguing 22. November. — Solon, Rasch, ankom til Holbæk 23. November. — Boline Marie, Hansen, ankom til Stockholm 24. Novbr. — Alma, Hansen, ankom til Langesund 24. November. — Jøelos, Andersen, ank. til Holmestrand 25. November. — Valborg, Brandt, ankom til Newcastle 25. November. — Pallesen, Jensen, ankom til Nakskov 25. November. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Kings Lynn 24. November. — H. P. Jensen, Larsen, ankom til Kristiania 25. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Nykjøbing 26. Novbr. — Hertha, Hansen, ankom til Plyth 27. November. — Agnes, Nielsen, ankom til Rudkjøbing 26. November. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Leith 26. November. — Sophie, Mikelsen, ankom til Gøteborg 25. November. — Christian, Jørgensen, ankom til Hamburg 25. November.

**Ers.** Anne, Frederiksen, ankom 20. November paa Cardiff Red. — Fuglen, Petersen, ankom 21. November til Kjøbenhavn. — Elise Marie, Olsen, afgik 20. November fra Kjøbenhavn til Karlshamn. — Mariane, Andersen, ankom 21. November til Pillau. — Vera, Mygind, ankom 20. November til Frederikssund. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom 21. November til Pillau. — Albertha, Kromann, ankom 20. November til Pornic. — Ami, Christensen, ankom 20. November til Pillau. — Eline, Hansen, ankom 21. November til Kjøbenhavn. — Gloria, Fabricius, ankom 21. November til Langesund. — Elise Marie, Olsen,

ankom 21. Novbr. til Karlshamn. — Hans, Husum, ankom 22. November til Birkholm. — Eos, Christensen, ankom 22. Novbr. til Boness. — Anna Cecilie, Dreie, ankom 20. November til Karlshamn. — Valkyrien, Friis, ankom 22. November til Norrköping. — Thor, Kromann, er ankommen til Laguna de Terminos. — Ellen, Hansen, ank. 21. Novbr. til Kjøbenhavn. — Annes Minde, Friis, ankom 21. Novbr. til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ankom 20. Novbr. til Kjøbenhavn. — Argus, Jensen, ankom 22. November til Kristiania. — Debora, Rasmussen, ankom 21. November til Frederiksstad. — Norma, Albertsen, ankom 22. November til Swansea. — Thekla, Hansen, ankom 22. November til Stege. — Astræa, Rasmussen, ankom 23. November til Eckernförde. — Karen, Jensen, ankom 23. November til Aarhus. — Anne Sophie, Petersen, ankom 20. November til Kjøbenhavn. — Hermod, Dreimann, ankom 23. Novbr. til Norrköping. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 23. November til Svendborg. — Thora Johanne, Christensen, ankom 20. Novbr. til Kjøbenhavn. — Familiens Minde, Eriksen, ankom 20. November til Kjøbenhavn. — Freya, Petersen, ankom 24. November til Frederikshavn. — Marie, Østermann, ank. 22. Novbr. til Kjøbenhavn. — Margrethe, Christensen, ankom 22. November til Kjøbenhavn. — Alma Marie, Jørgensen, ankom 24. November til Laurvig. — Ørnen, Rasmussen, afgik 22. November fra Frihavnen til Nykjøbing S. — Rise, Bager, ankom 24. Novbr. til Havre. — Kronen, Hermansen, ankom 23. November til Cartagena. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afgik 23. November fra Twillingate til Lissabon. — Bølgan, Friis, ankom 24. November til Kjøge. — Fred, Friis, ankom 25. November til Skeiskør. — Danmark, Knudsen, ankom 25. November til Horsens. — Niels, Jensen, ankom 25. November til Sølvshørg. — Annes Minde, Friis, ankom 24. November til Frihavnen. — Laura, Jensen, ankom 25. November til Setubal. — Harris, Thorsteinson, ankom 24. November til Queenstown. — Hamlet, Rasmussen, afg. fra Kjøbenhavn 25. Novbr., best. til Libau. — Kodan, Hansen, ankom 25. Novbr. til Risør. — Veritas, Jørgensen, ankom 26. November til Karlskrona. — Abba, Petersen, ankom 25. November til Aalborg. — Immanuel, Bager, ankom 25. November til Hadsund. — Herkules, Bager, ankom 26. November til Aalborg. — Bien, Petersen, ankom 25. November til Lysekil. — Freya, Nielsen, ankom 27. November til Goole. — Kvik, Philipsen, ankom 27. Novbr. til Horsens. — Magda, Hansen, ankom 23. November til Pillau. — Enighedens, Friis, ankom 25. November til Kjøbenhavn. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom 23. November til Norrköping. — Marie, Hansen, ankom 25. Novbr. til Frihavnen. — Thora Johanne, Christensen, ankom 25. November til Frihavnen. — Theodor, Andersen, afgik 25. November fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ingeborg, Rasmussen, ankom 25. November til Kjøbenhavn. — Prøven, Schmidt, ankom 27. November til Gøteborg. — Rolf, Christensen, ankom 27. November til Granton.

### 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.

**Kattegat. Hals SØ.** En Galease er sunket c. 4 Kml. SØ. for Fyrskibet „Hals“. En Vragvager udlægges tæt S. for Vraget, og om Natten vises saa vidt muligt en Lanterne ved Vraget.

**Sundet. Lappe-Grund NV.** Fiskerkvasen, der var sunket 1½ Kbl. NV. for den N.-ligste Vager ved Lappe-Grund, er optaget. Vragvageren er inddraget.

**Middelgrunds-Fort NØ.** Fra 1ste December 1905 vil der være udlagt Søminer NØ. for Middelgrunds-Fort. Minerne er afmærket med 2 grønne Vragtønder c. 200 Alen fra den NØ.-lige Side af Fortet. Al Sejlsads mellem Fortet og Tønderne er forbudt.

**Store-Bælt. Revsnæs SV.** Et Fartøj er sunket 3 Kml. SV. for Revsnæs Fyr. Mastetoppene er over Vandet. Vraget afmærkes snarest muligt med en Vragvager tæt Ø. for dette og med en Vragvager og en grøn Lystønde, der viser grønt Lys med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 2½ S., tæt V. for Vraget.

**Korsør.** Om kort Tid flyttes Bagfyret i Korsør Ledefyr-linje midlertidig til Gavlen af Bygningen Sølyst. Flammens Højde: 36 Fod. Forfyret vises fra en Træbygning paa Bolværket S. for den ny Stationsbygning c. 110 Alen S. 74° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: c. 12 Fod.

Inden Udgangen af Aaret vil Fyrene blive permanent anbragt.

**Lille-Bælt. Vejle-Fjord.** I Foraaret 1906 udlægges i Vejle-Fjord en rød Vager med 1 Kost ud for Rosenvold-Hage og en rød Vager med to Koste ud for Træskohage.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Østersøen. Møen S.** Kaptajnen paa Dampskibet „Kursk“ meddeler: Den 27de November 54° 42' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd. To Master 12 og 8 Fod over Vandet, tilsyneladende fast i et Vrag.

**Gotland. Visby.** Visby Havnefyrtårn brænder fremtidig hele Aaret.

**Sverrig. Öregrund.** Fra Öregrund Lodsplads kan fra 1ste Januar 1906 faas Lods til Herräng, Hallsta og Harg.

Den 20de November 1905 er Fyrskibet „Sydstøttet“ inddraget.

**Finland.** Fyrskibene „Plevna“, „Nahkiainen“, „Kvarken“ og „Storkallegrund“ er inddraget, de to sidste den 16de November.

**Finske Bugt. Pellingö og Lovisa.** Den røde Stage med Kost paa Ø-Siden af Furuholm ved det Ø-lige Indløb til Pellingö, er ombyttet med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 15' N. Br. 26° 6' Ø. Lgd.

Tella Grund ved Indløbet til Lovisa er ikke afmærket. 60° 21' N. Br. 26° 18' Ø. Lgd.

**Rusland. Pernau Bugt. Kynö Sund.** I Kynö Sund er en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost udsat i 16 Fod Vand, 1/2 Kml. fra 3 Fods Grunden 5 3/8 Kml. N. 53° V. fra Sangö. 58° 15' N. Br. 23° 46' Ø. Lgd. S. for Grunden staar i 23 Fod Vand en rød Stage med Kost. 58° 14' N. Br. 23° 46' Ø. Lgd. 3 Fods Grunden 2 1/2 Kml. N. 11° Ø. for Sorkholm hedder Keris. Kynö Sund bør ikke besejles med mere end 10 Fods Dybgaende.

**Finske Bugt. Hogland.** Paa Hogland bygges et nyt Fyrtaarn tæt V. for det S-lige Fyrtaarn. Det skjuler Fyret fra S. 84 1/2° V. gennem V. til N. 77 1/4° V.

**Tyskland. Stettin—Swinemünde.** I Følge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Vinterafmærkningen mellem Stettin og Swinemünde nu foretaget.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig. Halmstad Red.** En 9 Fods Grund er fundet paa Halmstad Red. 56° 38' 48" N. Br. 12° 51' 18" Ø. Lgd.

**Vickholmsgrundet.** En 8 Fods Grund er fundet 30 Alen N. t. V. for den sorte Stage med Ballon ved Vickholmsgrundet. Stagen er flyttet til tæt N. for 3 Fods Grunden. 58° 8' 2" N. Br. 11° 25' 3" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Rusland. Hvide Hav. Modjugski.** Modjugski Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 6 S. viser Fire-Lyn med 4 S. Mørke mellem Grupperne. Fyrapparat af 3dje Orden. Fyret lyser Horizonten rundt. 64° 55' N. Br. 40° 17' Ø. Lgd.

**Tyskland. Rütergat.** Lys- og Klokketønden „Rütergat Nr. 1“ er atter udlagt.

**Elben. Bönhasensand.** Paa Grund af Uddybningsarbejder er den røde og sorte Lystønde ved Bönhasensand V.-Ende midlertidig inddraget.

**Weser. Nordenham og Kleinensiel.** Ved Ledeværket ved Indløbet til Nordenham Fiskerihavn er tændt et grønt, fast Fyr paa den N-ligste Duc d'Albe og et rødt, fast Fyr paa den S-ligste Duc d'Albe. 53° 29' 35" N. Br. 8° 30' 1" Ø. Lgd.

Ved Kleinensiel er paa den N-lige Del af Broen tændt et hvidt, fast Fyr. 53° 26' 43" N. Br. 8° 29' 19" Ø. Lgd.

**Jade. Aussen Jade.** I Aussen Jade er der uddybet til 24 Fod Ø. for Linjen mellem Tønde J og K indtil Ø-Grænsen af Roter Sand Fyrs hvide, faste Lysvinkel.

**Holland. Zuiderzee.** Vraget, som laa paa 52° 43' 22" N. Br. 5° 18' 38" Ø. Lgd., er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

**Schelde. Farvandet ovenfor Bat.** I Farvandet ovenfor Bat er udlagt en Stumpstønde Nr. 44 a. 51° 23' 34" N. Br. 4° 12' 39" Ø. Lgd.

**Wester Schelde. Reigersbergsche Polder og Bat.** Reigersbergsche Polder lave Fyr er forandret, saa at det viser rødt Lys fra den røde Lystønde Nr. 38 til over Spidstønde Nr. 39, og Bat lave Fyr saaledes, at det viser hvidt Lys fra N.-Kysten ned ad Floden til tæt V. for Stumpstønderne Nr. 44 a og 45, derfra rødt Lys op ad Floden.

**England. Berwick on Tweed.** Dokken ved Tweedmouth Berwick Harbour, kan midlertidig kun benyttes af Skibe, som ikke frygter for at komme til at ligge paa Grund. 55° 46' N. Br. 2° 0' V. Lgd.

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

**England S.-Kyst.** Vraget i Dungeness Ø.-Bugt er nu uskadeligt. Afmærkningen er inddraget. 50° 56' N. Br. 1° 0' Ø. Lgd.

Vraget af „Libernia“ er uskadeligt. Afmærkningen er inddraget. 50° 49' N. Br. 0° 30' Ø. Lgd.

**Seaford Head.** Dampere „Millgate“ er sunket i 4 Fv. Vand. 6 Kbl. S. 65° V. fra Crowlink Kystvagt. En Vragtønde er udlagt tæt S. for Vraget, som man ikke maa komme nærmere end 1 1/2 Kbl. 50° 44' N. Br. 0° 9' Ø. Lgd.

**Tor Bay. Berry Head.** Ontrent den 3dje Maj 1906 tændes paa Berry Head et hvidt Blinkfyr, som hver 15 S. viser To-Blink, Blink 1/10 S., Mørke 2 1/10 S., Blink 9/10 S., Mørke 11 1/10 S. Flammens Højde: 185 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Fyret er formørket fra S. 26° V. gennem V. til N. 80° V. 15 Fod højt Fyrtaarn. 50° 24' N. Br. 3° 29' V. Lgd.

**Skotland V.-Kyst. Loch Carron.** I Loch Carron er følgende Grunde fundet i følgende Afstande og Retninger fra Sgeir Golach Baake: En 4 1/2 Fv. Grund 9 1/2 Kbl. S. 70° V. En 3 3/4 Fv. Grund 7 1/2 Kbl. S. 63° V. En 2 3/4 Fv. Grund 1 1/2 Kbl. N. 76° V. En 4 3/4 Fv. Grund 5 1/2 Kbl. N. 57° V. En 4 1/4 Fv. Grund 7 1/2 Kbl. N. 28° V. En 4 3/4 Fv. Grund 8 Kbl. N. 23° V. En 3 Fv. Grund 9 1/2 Kbl. N. 22° V. En 3 3/4 Fv. Grund 8 3/4 Kbl. N. 19° V. En 3 1/2 Fv. Grund 4 3/4 Kbl. N. 5° V. En 1 1/2 Fv. Grund 3 1/2 Kbl. N. 5° V. En 1 Fv. Grund 9 Kbl. N. 77° Ø. En 2 1/2 Fv. Grund 11 Kbl. S. 81° Ø. Sgeir Golach Baake ligger paa 57° 21' N. Br. 5° 39' V. Lgd.

**Skotland NV.-Kyst. Cape Wrath.** Taagesignalet ved Cape Wrath Fyr gives nu med Sirene, hver 1 1/2 Minut Et-Stød af 6 S. Varighed.

**Irland Ø.-Kyst. Rusk Bank.** Rusk Bank er yderligere tiltaget S. efter. Der findes nu 3 Fv. c. 1 Kbl. N. 76° V. fra Tønde Nr. 3, 3 1/2 Fv. 1 1/2 Kbl. S. 46° V. fra Tønde Nr. 3 og 3 1/4 Fv. 2 Kbl. N. 11° Ø. fra Tønde Nr. 3. 5 Fv. Grænsen strækker sig nu 3 Kbl. S. for Tønde Nr. 3. Denne ligger paa 59° 29' N. Br. 6° 12' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bay. Broad Sound. The Graves Fyr.** Ontrent den 23de November 1905 oprettes Taagesignal ved The Graves Fyr. En Daboll Trompet giver hver 20 S. To-Stød, Stød 3 S., Pause 1 S., Stød 3 S., Pause 13 S.

**Delaware Bay. Cape Henlopen.** Gnistelegraf-Stationen paa Cape Henlopen ligger paa 38° 47' 25" N. Br. 75° 5' 12" V. Lgd. Vraget af en tremastet Skonnert ligger tæt ved Kysten. 38° 47' 50" N. Br. 75° 5' 20" V. Lgd.

**Florida Ø.-Kyst. Biscayne Bay.** Biscayne Bay Klokketønde Nr. 1, N. for Fowey Rocks, er flyttet 1/2 Kml. S. hen og ligger nu fra Fowey Rocks Fyr i N. 1° Ø., fra Soldier Key N.-Kant i N. 56 1/2° Ø. og fra Cape Florida gamle Taarn i S. 56 1/2° Ø. Biscayne Channel sort og hvid lodret stribet Stumpstønde er flyttet 1/4 Kml. S. 6 1/2° V. hen og ligger nu, fra Fowey Rocks Fyr i N. 24° V., fra Soldier Key N.-Kant i N. 40 1/2° Ø. og fra Cape Florida gamle Taarn i S. 49° Ø.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

**Venezuela. Puerto Cabello.** Et Vandrer er lagt tværs over Puerto Cabello Havn fra Byen til Fort Libertador. Det er forbudt at ankre i Linjen mellem to Tavler, mærket „Tubo de agua. No fondear“, som staar paa Land. 10° 29' N. Br. 68° 0' V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Septbr. 1905 i 20 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11,1 Fod.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika. Golfe de Ventilegne.** I Golfe de Ventilegne ligger en Klippegrund med nogle faa Fod Vand 2 1/2 Kml. N. 31 1/2° V. fra Trinite Kors. 41° 26' 22" N. Br. 9° 5' 50" Ø. Lgd.

**Algier. Cap Ivi.** Paa Cap Ivi er det midlertidige Fyr nu slukket og det ny Fyr tændt. Det er et hvidt Lynfyr, som hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 0 S., Mørke 4 S., Lysævnen: 34 Kml. Flammens Højde er forandret 377 Fod.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Banka S.-Kyst. Dapoer.** Dapoer hvide, faste Fyr, i Straat Banka S-lige Indløb, er forandret til et Blinkfyr, der hver

30 S. viser Et-Blink af 5 S. Varighed. Lysævnene: 17 Kml. 3° 8' S. Br. 106° 30' Ø. Lgd.

**Sumatra Ø.-Kyst. Malacca Stræde. Brouwerstraat.** Brouwerstraat N.-lige Indløb skal afmærkes med en Spidstønde og to Stumpstønder. 1° 40' N. Br. 101° 55' Ø. Lgd.

**Sumatra N.-Kyst. Weh. Sabangbaai.** I Sabangbaai er den N.-ligste hvide Spidstønde inddraget. 5° 53' N. Br. 95° 19' Ø. Lgd.

**Tonkin. Baie d'Along. Passe du Casque.** I Passe de Casque ligger en 2 Fods Klippegrund 2 1/4 Kbl. S. 30° Ø. fra NØ.-Pynten af Ile de l'Entrée. En Grund med 1 Fod Vand ligger 1/2 Kbl. NØ. for 2 Fods Grunden.

**China. Lamock Islands.** Ved Lamock Islands er følgende Grunde fundet: En 5 Fv. Grund 3 1/4 Kml. N. 55° V. fra Lamock Fyr og i N. 1° Ø. fra den Ø.-ligste Boat Rocks. En 5 Fv. Klippe 5 1/4 Kml. N. 79° V. fra Lamock Fyr og i N. 27° V. fra den Ø.-ligste Boat Rocks. En 13 Fods Klippe 4 Kml. S. 2° Ø. fra Dome Island Midte og i N. 75° V. fra Lamock af Plat Island, som ligger 12 1/2 Kml. N. 67° V. fra Lamock Fyr, som ligger paa 23° 14' N. Br. 117° 17' Ø. Lgd.

**Fuchau. Min.** Paa Yderbarren i Floden Min er Dybden nu 12 1/2 Fod, Springtids Lavvande.

Fløjtetønden ved Outer Min Reef er flyttet 2 Kbl. N. 59° Ø. hen og ligger nu 4 1/2 Kbl. N. 67° Ø. fra NØ.-Spidsen paa Revet. Tønde Nr. 1 er flyttet 3 3/4 Kbl. S. 22° V. hen og ligger nu 7 Kml. S. 71° Ø. fra Sharp Peak Triangulations-Station. Tønde Nr. 2 er flyttet 3 1/2 Kbl. S. 28° Ø. hen og ligger nu 5 1/2 Kml. S. 64° Ø. fra samme Punkt. Tønde Nr. 3 er flyttet 1 Kbl. N. 41° V. hen og ligger nu 2 1/2 Kml. S. 51° Ø. fra samme Punkt. Sharp Peak Triangulations-Station: 26° 8' N. Br. 119° 40' Ø. Lgd.

### Karantænebestemmelser m. m.

**Italien.** Alexandria er erklæret for pestfri.

### INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. November 1905. — „Georg Stage“ Sagen. — Fartens Indflydelse paa Fartøjers Dybgaaende. — Højesteretsdom. — Tyske Søretssager: — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned. — 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 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 Træskebe samt af **Høegs Patent**

Mennie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Novb. 1905.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		88 1/4	88 3/4
Danmark.....	82 1/2	82 1/2	82 1/4
Norden.....		97 1/2	97 3/4
Kjøbenhavn.....		83 1/2	84
Carl.....		92 1/4	93
Dannebrog.....	96 1/4	96	96 1/4
Skjold.....		75	75 1/2
Urania.....	32 1/4	32 1/4	32 3/4
Union.....	83	82 3/4	83 1/2
Dampsk. af 1896.....		91 1/2	92
Hejmdal.....		109	113
Østasiatisk.....	125 1/2 — 3/4	125 1/2	125 3/4
Østersøen.....		94	95
Nordøen.....		25 1/2	25 1/2
Neptun.....		92	95
Torm.....		—	—
Inga.....		77 1/2	80
Cimbria.....		82	100
Vesterhavet.....		103	104
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		31	33
Foren. Bugser-Selsk.....		63	68
Dansk-russisk Dampsk.....		103 1/2	105
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 1/2	106
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		98 1/2	99 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.....	87 1/4	87	87 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		89 3/4	90
4 % — — — 2. Serie..		96 1/2	96 3/4
4 % — — — 1. — ..		97 3/4	99
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 1/4
4 % — — — 7. — ..	96 1/4	96	96 1/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		92 1/2	94 1/2
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		141 1/4	142 1/2
Privatbank.....	124 1/4	124 1/4	124 1/2
Landmandsbank.....		128 3/4	129
Handelsbank.....		138 3/4	139
Grundejerbank.....		118 3/4	119
Burm. & Wain.....	90 — 1/4	90	90 1/4
Helsingørs Jærnsk.....		90	91
Sukkerfabr.....	166 1/2 — 3/4	166 3/4	167
Bryggeri Aktier.....		133 1/4	133 1/2

### Vekselkurser d. 28. November 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.17	18.13
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.00	—

### Notering paa Berlins Børs d. 28. November 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	85.00
3 1/10 % — Boden Kredit.....	78.25
5 % Mexikanske 1899.....	102.50
5 % Rumænske Stats.....	101.30
4 % — — — 1890.....	93.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
„Norden“ 6000, „Kbhvn.“ 6000, „Dannebrog“ 4000, „Danmark“ 24,000, „Skjold“ 10,000, „Urania“ 4000, „Østas. Komp.“ 36,000, „Foren. Dampsk.“ 30,000, „Dampsk. af 1896“ 2000, „Union“ 14,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



# VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

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

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



## Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner sine Elever til Sømænd for Koffardimarinens, agtes udsendt paa Togt fra April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6.

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, der bliver hans Ejendom, med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts.

Elever fra forrige Togt have Fortrinsret. Trængende kunne ansøge om Hjælp til Ekviperingen.

### BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

## DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem  
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

## J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

### METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Udkommen er:

## Oves Afstandskort.

Let anvendelig Methode

til stadig at have Afstanden til et i Sigte værende Fyr.

Pris 2 Kr.

Faas hos:

Assistent Axel Kornbeck, Colbjørnsensgade 7, København V.  
og Blankensteiners Eftflg., Toldbodvej 48. København K.

## Nyt Skib.

En under Bygning værende Motor-Fiskekutter, særlig egnet for Nordsøfiskeri, 42 Total-Tons, er til Salg hos Skibsbygmester **R. Møller, Faaborg.**

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

## Søstenslevering.

252 Kbfvn. Søsten (Rivesten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje, udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier. Betingelser m. v. udleveres her paa Kontoret, Østerbrogade Nr. 5<sup>4</sup>, hvor skriftlige Tilbud mærket „Søsten“ modtages indtil den 4. December Kl. 12.

Amtsvejnspektøren.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —  
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copensura Telefon-Nr. 42

## Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.  
Engl., svenske, norske og tyske  
**Admiralitets Kort.**

Lager af  
Imray's Kort. Nautiske Bøger.  
Teknisk maritim Ordbog (nye)  
Blankensteiners Eftf.  
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),  
Skibsprovianteringsforretning,  
Urtekram- & Farvehandel.  
Havnegade 37, Nakskov.

## P. Schous

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

Køb og Salg af  
**Sejl- og Dampskibe**  
gennem **M. Ohlsson**,  
Gråbrødersgaten 13. Malmö.  
Forlang Katalog. \* Send Opgaver.





Fineste Smørsmag.



Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**


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.*

**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.

**N. SANDBERGS** Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,  
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.  
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.  
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water Lights**“ til Rødningsbøjer 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.



**Taylor's**

### patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

**KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.**

Telefon Nr. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## LANDMANDSBANKEN

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

## De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

**Aalborg. Telef. 98 og 276,**

udfører Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver af de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen og ved Beddingerne.

## 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.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

**Fineste**

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. December 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint.

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt forlignet og uforlignet  
Lager af Maskin- og Cylindere-  
Olier samt alt til Forsyning af  
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

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).

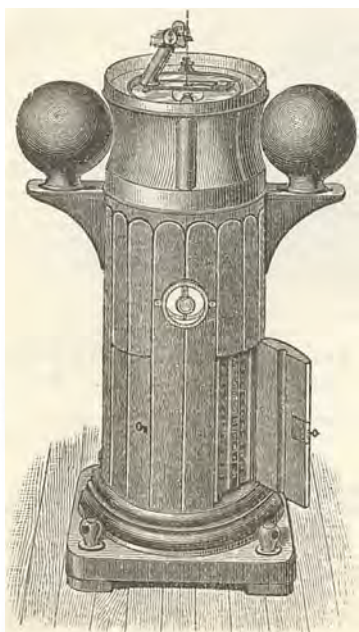
Alm.

Kompasser.

Baadskompas  
m. m.

E. S. Rit-  
chie & Sons  
originale

Spritkompasser  
med kurvet eller  
fad 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 Certificat  
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 Holzappel,  
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.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan“



## LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:  
Fyrvæsenet, Stats- og private Baner,  
kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier,  
Sportshaller, Restaurationer og Butikker i  
31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“

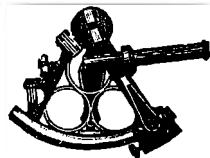
TLF. 6516.

VESTERBROGADE 65.

TLF. 6516.

**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,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## 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

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af  
**Petroleumsmotorer** og fundet D'hr. Fabrikant **Hou-  
møllers** anerkendte Motorer at være de fordelagtigste,  
har vi overtaget Eneforhandling og Installation for Sjælland  
med Kjøbenhavn.

**Bøckmann & Nielsen,**  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 8659.

Telefon 297 og 1297.  
Telegramadresse: Ciseifert.



**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

## Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uover-  
truffet Rugbrød, lavet  
af **ren Rug**, hvor-  
fra alle for Fordøjelsen  
**skadelige**  
Stoffer er frataget.

Hævet med ren  
hvid Gær

• Telefon 3857 •

„D. F. D. S.“ skriver:

I Følge Anmodning skal Udrust-  
nings-Afdelingen herved udtale, at  
det af Brødfabrikken »Ceres« fabri-  
kerede **Normalbrød** er bleven an-  
vendt i flere af Selskabets Baade,  
og at Resultatet har været, at Af-  
delingen kan anbefale Brødet som  
et fortrinligt Produkt, der ganske  
særlig af den Grund egner sig for  
Anvendelse om Bord, at det holder  
sig friskt i langt længere Tid end  
det sædvanlige Rugbrød. I Følge  
de fra Hovmestrene modtagne Rap-  
porter har der blandt Passagererne  
hersket enstemmig Tilfredshed med  
Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
**Det forenede Dampskibsselskab,**  
Aktieselskab,  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.



Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn  
Telefon Nr. 8901. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

**Emallien**

paalægges varm — 1/16“  
tyk — paa alle saadanne  
indvendige Steder i Ski-  
bet, der ere udsatte for  
hurtig Tæring, f. Eks.  
Nærheden af Ked-  
lerne etc.

**Solutionen**

paalægges kold ligesam  
Farve.

Meget økonomisk for  
Lasterum, Bunkers og  
Dæk.

Kjøbenhavns

## Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 7. December 1905.

Paa andet Sted i nærværende Nummer gengiver vi det saa længe ventede Resultat i „Georg Stage“ Sagen. Baade Dommen selv og flere Punkter, der knytter sig til den og hele Sagen, er imidlertid af saa stor Betydning, at nogle Betragtninger derover vil kunne paaregne nogen Interesse.

Hvad nu først Dommens rent juridiske Side angaar, da vil det vistnok kun blive hilst med udelte Tilfredsstillelse, at Retten har forment, dels at Sølovens § 293 er anvendelig paa det foreliggende Tilfælde uden Hensyn til det paagældende Skibs Nationalitet, og dels at Paadømmelse af Sagen efter Straffelovens § 198 falder ind under Sø- og Handelsrettens Kompetence. At Sølovens § 293 maatte være anvendelig paa fremmed Skib paa dansk Søterritorium, kunde nu vel paa Forhaand anses som givet i Følge de herom givne Bestemmelser i den almindelige borgerlige Straffelov, og det mærkelige for dette Punkts Vedkommende ligger egentlig blot deri, at Kaptajn Mitchells Defensor satte et saa stort Arbejde ind paa at søge at bevise det modsatte. Af ulige større Interesse er Afgørelsen om Sø- og Handelsrettens Kompetence med Hensyn til Straffelovens § 198, thi her foreligger nemlig et afgjort Brud med denne Domstols tidligere Standpunkt i saa Henseende, hvad man lettest vil kunne overbevise sig om ved en Sammenligning med Dommen i „Norge“ Sagen af 24. December 1904, i hvilken Retten indtager det stik modsatte Standpunkt. Den nærmere Afvejning af disse to Standpunkters Berettigelse overfor hinanden ligger det lidt uden for vor Opgave i Øjeblikket at beskæftige os med, og man kunde maaske ogsaa med Rette betragte dette som et Mellemværende mellem Juristerne indbyrdes, men der er dog Grund til at sige dette, at det Standpunkt, som Retten har indtaget i „Georg Stage“ Sagen med Hensyn til Straffelovens § 198, ubestrideligt er i nøje Overensstemmelse med saa vel Skibsfartens som Domsmyndighedernes og Offentlighedens Interesser. Forøvrigt er det det eneste, der tillige er stemmende med „almindelig sund Fornuft“, om det da ellers for en Gangs Skyld maa være os tilladt at bruge dette Udtryk som Modsetning til „juridisk Fortolkning“.

Vi vender imidlertid atter tilbage til selve Dommen.

Lad det da straks være sagt, at denne med al ønskelig Tydelighed lægger Skylden, hvor den ogsaa efter vor Formening bør lægges. Af Ytringer, der er fremsat et Par Steder i Dagspressen, synes det at fremgaa, at der skulde være en Mulighed for at fortolke Dommen derhen, at Retten vel har ment at maatte lægge Hovedskylden paa Damperen, men at Sejlskibets Navigering dog samtidig kunde give Anledning til en Smule Kritik. Dette er dog en komplet Misforstaaelse. Der kan nemlig fornuftigvis ikke faas andet ud af Dommen, end at Skylden — og vel at mærke hele Skylden — bæres af Damperen, idet Kaptajn Mitchell har skønnet forkert over Afstanden mellem ham og Skoleskibet og som Følge deraf først givet Bagbords Ror paa et Tidspunkt, da det var for sent, medens det samtidig fastslaas, at „Georg Stages“ Navigering i enhver Henseende har været fuldt ud korrekt. Skoleskibet har holdt sin Kurs støt indtil c. 10 Sekunder før Sammenstødet eller, som det hedder i Dommen, „en Svingning fra „Georg

Stages“ Side stor nok til, at den kunde faa nogen som helst Betydning med Hensyn til Afvejningen af Skyldspørgsmaalet, kan saaledes i hvert Tilfælde ikke have fundet Sted forinden“. Den Manøvre, som „Georg Stage“ i sidste Øjeblik søgte at foretage, kan ikke have bragt Skibet „meget ud af den Retning, hvori det vilde være gaaet, hvis det ikke havde lagt Roret op“, og det er givet, at „Georg Stages“ Fører paa det paagældende Tidspunkt var fuldt berettiget til at bringe Søvejsreglernes Artikel 27 i Anvendelse. Nu afgiver ganske vist Art. 27 som bekendt ikke nogen Hjemmel for en hvilken som helst Manøvre, som det maatte falde en Skibsfører ind at foretage under slige Forhold, og det er derfor ikke tilstrækkeligt, at Retten erkender, at Skibet var berettiget og forpligtet til at foretage en Afvigelse fra de almindelige Søvejsregler; den maa tillige godkende selve Afvigelsen. En saadan Godkendelse af Manøvren har Retten imidlertid i dette Tilfælde ogsaa afgivet, idet det i Dommen hedder, at „Følgerne har vist, at Kaptajn Mitchell har givet Ordre til at dreje til Side paa et Tidspunkt, da det var for silde, eller i hvert Fald paa et Tidspunkt, da han sig selv uafvidende ved at vise sin grønne Lanterne var kommen til at give „Georg Stage“ et misvisende Begreb om, hvilken Manøvre han vilde foretage.“

Den afsagte Dom lader saaledes ikke nogen Mulighed for Tvivl tilbage, og vi ønsker at tilføje, at vi for vort Vedkommende med saa meget større Tilfredsstillelse betragter denne Afgørelse, som vi, straks efter at Hovedforhørene var afholdt, har hævdet, at Sagens Realitet udmærkede sig ved sin forholdsvis Simpelhed, og at Skyldspørgsmaalet maatte løses netop paa den Maade, som Dommen nu har fastslaaet.

Hermed er vi i det væsentlige færdig med Dommen, men ved Siden af denne har ogsaa Frifindelsen sin betydelige Interesse.

Det drejer sig om et fejlagtigt Skøn over en Afstand — *an error in judgment* — som vi selv paa et tidligere Tidspunkt har karakteriseret som en meget høj Grad af Uagtsomhed og Letsindighed, men om hvilket Retten erklærer, at den maa nære nogen Betænkelse ved at betragte det som bevist, at Kaptajn Mitchell har gjort sig skyldig i en saadan Pligtforsømmelse, at han ifalder Straf efter Sølovens § 293 eller Straffelovens § 198. Hvad den sidste Paragraf angaar, da har vistnok de fleste Søkyndige været enige om at beklage, at den overhovedet maatte med i denne Aktionsordre, og man kan derfor i saa Henseende kun være fuldt tilfreds med Sø- og Handelsrettens Afgørelse. Jo mindre Straffeloven bliver indblandet i Sager angaaende Søulykker, desto bedre er det naturligvis for alle Parter, men forøvrigt er der dog Grund til at fremhæve, at hele Spørgsmaalet om Straffelovbestemmelsernes Anvendelighed paa Søulykker maa betragtes fra et væsentlig andet Synspunkt fra det Øjeblik, Sø- og Handelsretten har erklæret sig kompetent til at dømme efter disse Bestemmelser. Skrækken for § 198, der overfladisk set er en Skræk for selve Ordet „Straffelov“, bestaar i Virkeligheden i en Følelse af Utryghed, som ganske naturligt har, eller rettere havde sin Forklaring deri, at Vurderingen af en Skibsførers Optræden under kritiske Forhold kunde blive overladt til en ganske usagkyndig Domstol, og vi tror, at



denne Utryghedsfølelse i væsentlig Grad vil svinde, naar man kan betragte § 198 som en Slags Udvidelse af Sølovens § 293 — et Supplement, om man vil, der fortolkes af den sagkyndige Søren og altsaa i Grunden af Skibsfarten selv. Ingen vil jo nemlig fornuftigvis benægte, at der kan navigeres paa en saadan Maade, at det maa kunne medføre større Straf end den, Sølovens § 293 omtaler.

Afgørelsen vedrørende Sølovens § 293 falder lidt vanskeligere at forstaa, og vi ønsker ikke at lægge Skjul paa, at vi for vort Vedkommende havde ventet, at Sagen var bleven sluttet med en Bøde. Rettens Udtalelser i saa Henseende minder dog en Del om det, man plejer at kalde „Frifindelse af Mangel paa Bevis“, og om man end kun kan glæde sig over, at dette Bevis ikke er bleven funden, saa er det dog ikke paa dette alene, Sagen kommer an. Det er nemlig kun naturligt, at der vil blive anstillet Sammenligninger mellem denne Dom og tidligere Retsafgørelser, og man vil med altfor pinlig Omhu lede efter Harmoni.

Vi mener nu ganske vist ikke, at der, netop hvad Kaptajn Mitchell angaar, burde tages mindste Hensyn til de særlig sørgelige Følger, som Kollisionen fik, thi selvfølgelig kunde han ikke ane, hvad det var for et Slags Fartøj, han havde for sig, men paa den anden Side maa det dog erindres, at han efter sin egen Forklaring har haft „Georg Stages“ røde Lanterne i Sigte en halv Streg paa Bagbords Bov i 10 à 15 Minuter — han har saaledes haft rigelig Tid til at tænke sig om og bedømme Situationen. Man vil indrømme os, at alene dette Moment gør hele Sagen væsentlig forskellig fra et Tilfælde, hvor f. Eks. alt afhænger af en Afgørelse, der skal træffes saa at sige i et Nu.

Vi misunder ikke Kaptajn Mitchell hans Frifindelse — tværtimod — men vi kan dog samtidig ikke se, at der er fremkommet noget, der i væsentlig Grad kan svække det første uheldige Indtryk af „Anconas“ Passivitet inden Kollisionen. For Kaptajn Mitchells Aandsnærværelse under og hans Adfærd efter Sammenstødet kan man imidlertid kun nære ublandet Beundring, og det ligger nær at antage, at disse Forhold i nogen Grad er taget med i Betragtning ved Paadømmelsen, selv om det vel strengt taget er en Sag for sig.

Nu vil man imidlertid med Rette undre sig over, at Aktionsomkostningerne i Sagen er bleven paalagt det Offentlige, thi i denne Omstændighed skulde jo efter tidligere Erfaringer at dømme netop ligge en Tilkendegivelse af, at der indenfor Retten end ikke kan have været nogen Tvivl om Spørgsmaalet Straf eller Ikke-Straf. Ogsaa for dette Punkts Vedkommende vil man drage Paralleler med andre Domme og herigennem komme ind paa en Klassificering, som vistnok let vilde blive noget forhastet.

Spørgsmaalet om Udredelsen af Sagens Omkostninger er for dette og lignende Tilfældes Vedkommende bestemt ved § 8 af Lov om Erstatning for uforkyndt Varetægtsfængsel og Straf efter Dom samt om Udredelse i visse Tilfælde af Sagens Omkostninger i offentlige Straffesager af 5. April 1888, der fastsætter, at „naar den Sigtede frifindes, eller Sagen iøvrigt endes uden at have ført til hans Domfældelse, bliver i offentlige Straffesager Omkostningerne at bære af det Offentlige, undtagen for saa vidt de i

det hele eller for en Del er foraarsagede ved tilregneligt, retsstridigt Forhold fra den Sigtedes Side“.

Det vil let ses, at det her bliver Fortolkningen af Udtrykket „tilregneligt, retsstridigt Forhold“, der bliver det afgørende for Spørgsmaalet om, hvor Sagsomkostningerne skal lægges, og vi tror at turde sige, at naar det ikke er bleven paalagt Kaptajn Mitchell at udrede Aktionsomkostningerne, saa skyldes dette vistnok en ny Retspraksis indenfor Sø- og Handelsretten. Den Betragtning, der i saa Fald ligger bag ved, er ogsaa ganske jævn og ligefrem: „Naar en Mand frifindes, skal han ogsaa frifindes saa vidt mulig til Gavns og uden noget Forbehold, der for Offentligheden dog let faar Karakter af en Bøde“.

Muligvis vil en saadan Fortolkning ikke kunne lade sig opretholde i alle Tilfælde; det er i hvert Fald vanskeligt at overse paa Forhaand, men givet er det dog, at enhver Bestræbelse i denne Retning maa betragtes med Sympati.

Rederisammenslutning i Gøteborg. I Gøteborg planlægges en Sammenslutning af Dampskibsaktieselskaberne Orion, Thor, Urda, Harald, Viking og Ibis til et eneste stort Selskab. Dette Selskab skal have en Aktiekapital af højst 2,700,000 Kr. og vil faa Sæde i Gøteborg. Det skal drive Passager- og Fragtfart.

De paagældende Selskabers Aktiekapital er følgende: Orion 400,000, Ibis 600,000, Harald 425,000, Viking 270,000, Urda 175,000 og Thor 185,000 Kr.

Det forenede Dampskibsselskabs Rute Østersøen—Kjøbenhavn—Levanten, og i omvendt Retning, der i nogle Aar har været nedlagt, vil i Følge Ritz. Bur. blive genoptaget fra 1. Januar 1906 med en Tur hver Maaned i hver Retning. Ruten vil blive opretholdt af Dampskibene „Antwerpen“, Georgios I“ og „Leopold II“.

Nyt Jærnskibsværft. I en nær Fremtid vil de danske Jærnskibsværfters Tal, i Følge „Sjællandsposten“, blive forøget med et nyt, der vil blive anlagt i Marstal paa Ærø af d'Hrr. Ingeniør Alvard Bondeggaard, der i en Aarrække har været knyttet til Helsingørs Jærnskibsværft, og K. H. Jespersen af Kjøbenhavn.

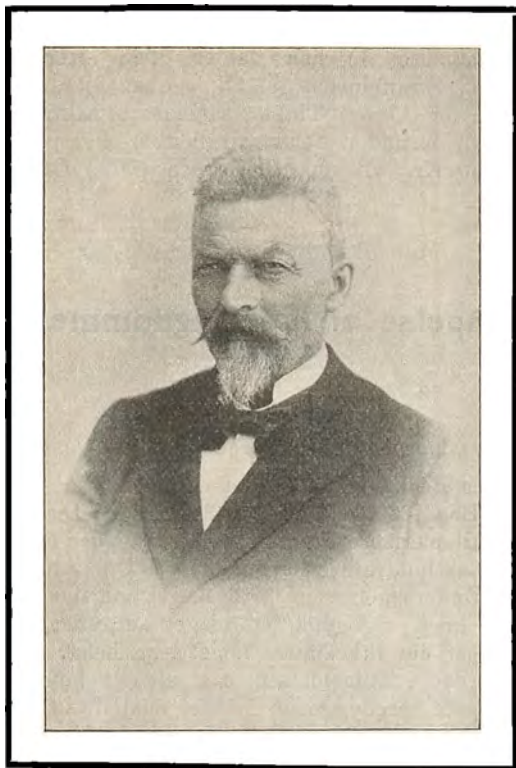
Dampskibsselskabet Hejmdal indbyder, som det vil ses af den omstaaende Bekendtgørelse, til Tegning af ny Aktier til et Beløb af 350,000 Kr.

De ny Aktier, der forbeholdes Selskabets Aktionærer, emitteres til pari.

Rettelse: I Artiklen „Fartens Indflydelse paa Fartøjers Dybgaende“ i vort sidste Nummer staar Pag. 542 Sp. 2 Linje 21 f. o.: „jo større Fartøjet er“. Bedes rettet til: „jo større Farten er“.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser 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.

## Kaptajn Julius Jensen.



I Mandags døde Kaptajn Julius Jensen.

Da Julius Jensen i Fjor tog sin Afsked fra den kgl. grønlandske Handels Tjeneste, anede vel ingen, at der kun skulde være saa kort Tid tilbage for ham at virke i — han havde jo aldrig i det halve Aarhundrede, i hvilket han var aktivt knyttet til Søen, fejlet noget, aldrig af Sygdom været hindret i at passe sin Gerning. Desværre viste det sig dog allerede snart efter, at hans Helbred havde faaet et alvorligt Knæk, og for over et Aar siden kunde de af hans mange Venner, som havde Lejlighed til at komme i nærmere Berøring med ham, ikke længer være i Tvivl om, at dette Knæk ikke mere lod sig genoprette. Selv havde han maaske paa hint Tidspunkt ikke nogen helt klar Forestilling om, hvor haabløs hans Tilstand egentlig var, men det gik stadig gradvis ned ad Bakke, og nu havde han alt længe indset, at det bar mod Afslutning.

Vi havde daarlig Raad til at undvære Kaptajn Julius Jensen, og Tabet af ham føles ikke mindre haardt, fordi det saa længe har været ventet. Det var vel ikke altid lige let at blive enig med ham, og vi, der satte ham højt, endog meget højt indenfor vor Skibsførerstand, vil ikke helt frikende ham for en Smule Ensidighed i Synspunkter, hvad der for øvrigt kun var en naturlig Følge af, at han hele sit Liv udelukkende var knyttet til en saa speciel Gren af Sejlskibsfarten, som Grønlandsfarten nu en Gang er. Men han var af dem, der vilde Fremskridt og Udvikling, og hvor saa mangen anden vilde nøjes med som Tilskuer at betragte Udviklingens Gang, var han stedse rede til at lægge Arbejde og Ryg til efter Ævne — og hans Ævner og Kundskaber stod højt over Gennemsnittet.

Netop nu kunde han vel allerdaarligst undværes, nu, hvor vi staar overfor en Strømkærring indenfor det Led af Skibsfarten, som interesserede ham saa dybt, og vi véd, at han ogsaa selv følte det med Beklagelse, da han endelig nødtes til at give Slip paa de Spørgsmaal, der optog ham og havde Krav paa ham.

Vi har ved tidligere Lejligheder her i Bladet omtalt Kaptajn Julius Jensens Løbebane og skal ikke atter nu vende tilbage til denne. Hans Stilling som Formand i Dansk Navigatørforening og Medlem af

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart bidrog til at gøre ham kendt af vide Kredse, og hans Personlighed og Arbejde vil bevirke, at Mindet om ham ikke udslettes hos dem, der lærte ham at kende.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 44/1905, afsagt d. 1. Decbr. 1905. Overretssagfører Busch som Aktor mod Føreren af Dampskibet „Ancona“ af Leith, Kaptajn John Mitchell.

Under nærværende Sag tiltales Føreren af det Firmaet James Currie & Co. af Leith tilhørende engelske Dampskib „Ancona“, Kaptajn John Mitchell, som Natten mellem den 25. og 26. Juni d. A. i Hollænderdybet — paa dansk Søterritorium — havde en Kollision med det danske Skoleskib „Georg Stage“, saaledes at dette sank, og 22 af dets Elever druknede, for Overtrædelse af Sølovens § 293 og Straffelovens § 198.

Tiltaltes Defensor har gjort gældende, at Tiltalte som Fører af et engelsk Dampskib ikke kan straffes efter Sølovens § 293, idet denne Lovbestemmelse ligesom Sølovens andre Bestemmelser kun skulde være givet for danske Skibe og deres Besætninger, samt at Bedømmelsen af, om han maatte være skyldig til Straf efter Straffelovens § 198 ikke skulde falde ind under nærværende Rets Afgørelse, men under den ordinære kriminelle Domstol.

Det er nu vel saa, at flere af Sølovens Bestemmelser maa antages at være givet alene for danske Skibe og deres Besætninger, men dette kan ikke antages at gælde om dem alle, og navnlig findes der ingen Grund til ikke at anse de Straffebestemmelser, der som Lovens § 293 er givet for Forvoldelse af Skade ved uforsigtig Sejlsads for anvendelige paa alle saadanne Handlinger, der i Følge Lovgivningens almindelige Principer falder ind under dansk Straffemyndigheds Omraade, altsaa ogsaa paa Handlinger af Fremmede paa dansk Søterritorium, jfr. alm. borgerlig Straffelovs § 2.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Straffelovens § 198 findes de om Rettens Kompetence i Straffesager gældende Bestemmelser i Lov af 19. Febr. 1861 § 17 og Sølovens § 311 at afgive fornøden Hjemmel for, at Sager, der rejser sig af Skibssammenstød, og hvis Undersøgelse har været henlagt her til Retten, paadømmes i deres Helhed af Retten, ogsaa for saa vidt Sammenstødet, har været forbundet med Tab af Menneskeliv, og der saaledes vil kunne blive Spørgsmaal om Straf efter Straffelovens § 198, jfr. herved ogsaa Udtalelsen i Plakat 31. Decbr. 1795.

[Da vi tidligere, dels under Forhørene og dels under Proceduren har gjort udførlig Røde for alt, hvad der ved disse Lejligheder er fremkommet om de i Forbindelse med denne Sag staaende Omstændigheder, indskrænker vi os her til selve Dommens Motivering.]

Efter hvad der er oplyst, maa det anses for uomtvisteligt, at „Georg Stage“ — mulig ved Afdrift, mulig tillige ved en ubetydelig Kursændring fra „Anconas“ eller dens egen Side — er kommen lige foran „Anconas“ Stævn et Par Minutter før Kollisionen (den Gang begge „Anconas“ Lanterner var synlige paa „Georg Stage“) og senere noget over paa Styrbords Side (da „Anconas“ røde Lanterne forsvandt).

At „Georg Stages“ grønne Lanterne desuagtet ikke samtidig er bleven synlig paa „Ancona“, har sin naturlige Forklaring i, at „Georg Stage“ som Sejlskib havde en vis Afdrift — efter Løjtnant Malte Bruuns Opgivende c. 1/4 Streg —, og at den altsaa viste sin Stævn noget østligere end den Vej, den gik. At Kommandoen paa „Georg Stage“ til at lægge Roret op i Virkeligheden

først er givet ganske kort før Kollisionen, støttes ved de Forklaringer, som flere af „Georg Stages“ Besætning har givet om, at en anden Damper, som gik kort foran „Ancona“ i samme Retning som denne, men en Smule vestligere i Farvandet, var kommen saa langt frem mod Syd, at man ikke mere tog Hensyn til den, og at den altsaa havde passeret eller var ved at passere „Georg Stage“, da Kommandoen blev givet til Rormanden. Om denne Damper har Besætningen paa „Ancona“ overensstemmende forklaret, at den, der kort forinden havde krydset „Anconas“ Kurs, efter deres Skøn ikke var længere fra „Ancona“ end dennes egen Længde. Ogsaa heraf synes at fremgaa, at Kommandoen først er givet c. 10 Sekunder før Sammenstødet. Hertil kommer den af „Anconas“ Besætning og Kaptajn givne overensstemmende Forklaring om, at det først var kort før Sammenstødet og samtidig med, at Kaptajn Mitchell beordrede Bak, at man paa „Ancona“ fik Øje paa „Georg Stages“ grønne Lanterne; medens Tilsynkomsten af „Georg Stages“ grønne Lanterne ikke nødvendigvis er et Udtryk for, at „Georg Stage“ allerede da var begyndt at falde af, er det paa den anden Side efter de foreliggende Forhold givet, at „Georg Stage“ ikke kan have gjort nogen nævneværdig Svingning mod Bagbord uden at vise „Ancona“ sin grønne Lanterne, og en Svingning fra „Georg Stages“ Side stor nok til, at den kunde faa nogen som helst Betydning med Hensyn til Afvejningen af Skyldspørgsmaalet, kan saaledes i hvert Tilfælde ikke have fundet Sted forinden.

Da der paa „Georg Stage“ ikke blev Tid til at gøre Manøvre med Sejlene, kan det ikke antages, at Skibet kan være faldet meget af i den Tid, hvorom der her kan være Tale, eller være kommet meget ud af den Retning, hvori det vilde være gaaet, hvis det ikke havde lagt Roret op. Med Hensyn til „Anconas“ Svingningsævne er det ved en foretagen Prøve blevet oplyst, at den, naar Roret under fuld Fart Frem lægges haardt Bagbord, i det første Minut efter Ordrens Afgivelse svinger omtrent 4 Streger og i det næste Minut endvidere c. 5½ Streg; det er tillige oplyst, at dens Skrue er højreskaaren, og at den under en Bakning drejer Skibet yderligere til højre. Den Vinkel af omtrent 4 Streger, under hvilken de to Skibe endelig stødte sammen, maa herefter væsentlig skyldes „Anconas“ Svingning dels inden, dels under dens Bakning, og det er sandsynligt, at Kollisionen ikke vilde være undgaaet, selv om „Georg Stage“ havde holdt sin Kurs støt til det sidste.

I ethvert Tilfælde findes det ikke at kunne lægges Løjtnant Malte Bruun til Last, at han paa det Tidspunkt, hvor det efter de afgivne Forklaringer maa antages at være sket, har givet Ordre til at lægge Roret op paa „Georg Stage“. Det kan efter det fremkomne ikke betvivles, at dette er sket paa et Tidspunkt, hvor han efter Søvejsreglernes Artikel 27 har været berettiget dertil.

Efter Søvejsreglernes Artikel 20 og 21 har det været Kaptajn Mitchells Pligt at gaa af Vejen for Sejlskibet og at gaa af Vejen i Tide, medens det har været Løjtnant Malte Bruuns Pligt at holde sin Kurs; Følgerne har vist, at Kaptajn Mitchell har givet Ordre til at dreje til Side paa et Tidspunkt, da det var for silde, eller i hvert Fald paa et Tidspunkt, da han sig selv uafvidende ved at vise sin grønne Lanterne var kommen til at give „Georg Stage“ et misvisende Begreb om, hvilken Manøvre han vilde foretage. Paa den anden Side maa det efter det oplyste antages, at Kaptajn Mitchell, der efter hans Defensors Udtalelse ikke har regnet med, at den paagældende Sejler var et letsejlende Øvelsesskib, der kom op med en Fart, der nærmede sig hans egen, i Mørket har skønnet fejl og troet, at der har været en længere Afstand mellem ham og det Skib, hvis Lanterne han saa, end der i Virkeligheden har været, og at han paa det Tidspunkt, da han begyndte

Svingningen, er gaaet ud fra, at der da endnu var Tid til at gaa af Vejen.

Efter det saaledes foreliggende maa Retten nære nogen Betænkelighed ved at betragte det som bevist, at Kaptajn Mitchell har gjort sig skyldig i en saadan Pligtforsømmelse, at han ifalder Straf efter Sølovens § 293 eller Straffelovens § 198, og han vil derfor være at frifinde for Aktors Tiltale, saaledes at Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Busch, 150 Kr., vil være at udrede af det Offentlige.

## Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk.

Vi har modtaget følgende:

Under Beskæftigelsen med Anmeldelsen af Ludvig Nielsens Bog i dette Blads Nr. 34, fik jeg ret selvfølgelig Lyst til nærmere at undersøge, hvad der her hjemme gøres for at hindre Kønssygdommenes Udbredelse blandt Søfolk. Undersøgelserne førte meget hurtigt til et Resultat — men rigtignok et meget sørgeligt, idet det viser sig, at der ikke gøres noget som helst.

Som det i Anmeldelsen saa stærkt betonedes, er vort vigtigste forebyggende Middel mod disse Sygdomme det, at oplyse saa vidt mulig alle voksne Mennesker om Sygdommenes Art og om Maaderne at forebygge dem paa.

I Sømandsstanden har vi netop paa Navigations-skolen den gunstigst mulige Lejlighed til at bringe dette Middel til Anvendelse. Forlængst har man knyttet Læger til Navigationsskolerne for at belære Eleverne om Behandlingen af Ulykkestilfælde — men overfor de hyppigste af alle de Ulykkestilfælde, der træffer Søfolk, Kønssygdommene, har man undgaaet at give dem enhver Vejledning eller Oplysning.

Er Kønssygdomme end i alle Stænder en udbredt Sygdom, saa er dog Søfolkene den Stand, der særlig er udsat, ganske naturlig fordi de som ret unge Mennesker kommer ud paa egne Ben og ofte sammen med Kammerater der — hyppigst af Uvidenhed — ikke gør sig Skruper i den Slags Sager. Endvidere er det for Søfolk saa ofte meget vanskeligt eller helt umuligt at faa Lægehjælp, ligesom Smitteoverførelse fra den syge til den raske, paa Grund af det nære Samliv i Skibets smaa Rum, finder særlig let Sted.

Men er det da saadan, at vi i Navigations-skolen har den gunstigst mulige Anledning til at bekæmpe Kønssygdomme indenfor en af de Stænder, der mest af alle er udsat for denne Fare, og som har vanskeligst ved at faa Lægehjælp, og hvor Smittefaren er særlig stor — saa kan det kun betegnes som en utilledelig Forsømmelse, at der hidtil intet er gjort, og det vilde være skandaløst, dersom Forholdet ikke hurtigst mulig forandres.

Fornuftigvis skulde det synes umuligt at gøre nogen Indvending herimod; ganske vist bliver det ikke alle Søfolk, der herved belæres; men i hvert Fald opnaas det, at der paa ethvert Skib findes Mennesker med et fornuftigt Kendskab til Sygdommene, hvis de kommer til Udbrud fjernt fra Land og Læger, ligesom de Søfolk, der ikke har været paa Navigations-skolen, vil kunne faa nyttig Kundskab af dem, der har været der, i Stedet for de taabelige, halvvejs overtroiske og skadelige Begreber, der nu hersker.

Selve Undervisningen maa selvfølgelig meddeles af en Læge — og enhver Læge vil sikkert med Glæde meddele en Undervisning, hvis Betydning er saa selvindlysende. Foruden Sygdommenes Natur og Forebyg-

gelsesmidlerne, maa Søfolk, som ovenfor nærmere paavist, have det nødvendige Kendskab til Behandlingen, da de saa ofte nødes til at være deres egen Læge; men det maa stærkt indprentes, at den kyndigere Læge skal søges snarest mulig. Rigtigst vil det vel være at benytte en kortfattet trykt Vejledning, der under Undervisningen og i det senere Liv kan tjene til Støtte for Hukommelsen; en saadan kan let udarbejdes. Mange Timer vil Undervisningen ikke lægge Beslag paa, saa Pengespørgsmaalet kan ikke lægge Hindring i Vejen.

Maatte da herved rette Vedkommendes Opmærksomhed henledes paa denne betydningsfulde Sag, saa denne lille, let gennemførlige og dog saa vigtige Reform: Indførelse i Navigationsskolerne af et ved Læger meddelt kortfattet obligatorisk Kursus i Kønssygdomme, hurtig maa finde Sted.

Saa selvindlysende, saa let gennemførlig er Sagen; der er derfor ingen Grund til at tøve — der kan handles straks.

H. Gundel,  
Læge.

## Sønæringslovens Bestemmelser vedrørende Fiskeri.

Vi har modtaget følgende:

I Tilslutning til et Indlæg i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 40, hvori der fremhæves, hvor nødvendigt det er, at Sønæringsloven snart bliver revideret, maa det være mig tilladt at fremsætte følgende:

Foruden de berettigede Krav, der omtales i ovennævnte Indlæg, er der endnu en Forandring i Sønæringsloven, der synes mig paatrængende nødvendig. Jeg sigter her til de Fordringer, der stilles til Føreren af en Fiskekutter. Saaledes som Loven nu er, kan enhver Mand, uanset om han aldrig har set Søen før eller er uden ringeste Kendskab til de almindeligste Søvejsregler, blive Fører af en Fiskekutter, naar han blot nøjes med at drive Fiskeri i Nordsøen og Kattegattet. At dette er i højeste Grad uforvarligt, behøver vel ikke nærmere at paavises; men det danner ogsaa en grel Modsætning til Forholdene indenfor Koffardimarinene, hvor der til en Skude paa 20 Tons med to Mands Besætning kræves eksamineret Fører.

Størrelsen af de Fiskekuttere, der mest fisker i Kattegat og Nordsøen, er mellem 20 og 40 Tons. Kutterne har fem à seks Mands Besætning og repræsenterer en Kapital af 15—20,000 Kr. De er nu alle forsynet med Petroleumsmotorer, der udvikler op til 15 HK., og de kan med Maskinen alene, uden Sejl, gaa fra 5—7 Mils Fart. Disse Maskiner, der er anbragt agter i Fartøjet, paavirker i høj Grad Kompasset, saa at det med Rette kunde fordres, at Føreren havde en Smule Kendskab til Deviationen; men man har her det Særsyn, at Staten forlanger Kompasser med Orlogsværftets Certifikat til disse Fartøjer, hvor de derpaa bliver anbragt i et Nathus, der undertiden ikke er 1 Alen fjærnet fra større Jærnmasser, uden samtidig at kræve af Føreren, at han skal kende noget til de deraf følgende Paavirkninger paa Nord- og Sydlinjen.

I ældre Tider, da Fiskeriet ikke blev drevet saa intensivt som i Nutiden, da der ikke brugtes saa store Fartøjer, og alt foregik med Haandkraft eller under Sejl, havde Fiskerne Hjælpemiddel nok i Loddet, ligesom ogsaa den modne Mand altid havde praktisk Erfaring nok, inden han drev det saa vidt, at han kunde købe Part i og blive Fører af et Fartøj. Nu drives derimod Fiskeriet fabrikmæssigt, og Adgangen til at blive Fører er ved de billige Statslaan nu bleven saa let, at den prak-

tiske Erfaring ikke altid vil være til Stede i saadant Maal, at der derved kan ydes nogen Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. Man maa erindre, at Kutterne ofte ligger otte Dage paa Søen uden Landkending i al Slags Vejr, dertil hyppig skifter Fiskeplads og efter endt Fiskeri med yderste Hurtighed skal gaa ind til Salgsstedet med den dyre Last.

Kravet om obligatorisk Eksamen for alle Førere af Fiskekuttere, hvorunder man vistnok maa indbefatte alle Dæksfartøjer med Maskine, synes mig saa paatrængende nødvendigt, at det ikke kan udsættes længere.

*En Reder for Fiskefartøjer.*

## Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt væsentlige Forandringer i Raterne noget Steds, endskønt Begæret efter Tonnage, undtagen for Kul, har været lidt mindre end i de nærmest foregaaende Uger. Kulfragterne holder sig i alle Retninger usædvanlig faste, og det lader ikke til, at der foreløbig skal indtræde nogen Tilbagegang af Betydning, thi der noteres mange Laster og kontraheres stadig betydelige Kvantiteter. Raterne for 1906 indiceres gennemgaaende en Del højere end de var i Fjor, men til de russiske Havne synes der dog ikke at være megen Mening i allerede nu at slutte til  $\frac{4}{3}$  eller deromkring, da det endnu ikke vides, hvorledes Forholdene vil komme til at ligge; kun saa meget er sikkert, at Losningspriserne vil blive ikke saa lidt over tidligere Aars. Fra Hull til Kronstadt skal der være kontraheret om Transporten af 40,000 Tons til  $\frac{4}{3}$ , og i sydlig Retning vil der antagelig kunne sluttet paa Basis af  $\frac{7}{1}$  til Genua; andre Pladser i Forhold dertil. De saa at sige ganske lovløse Tilstande, som fremdeles hersker i hele det mægtige russiske Rige, skader Skibsfarten i meget høj Grad; Telegraf- og Postforbindelsen har, medens dette skrives, været afbrudt flere Dage, og der er desværre ikke megen Udsigt til, at normale Forhold snart igen vil indtræde. Handelen og Skibsfarten lammes næsten fuldstændig baade i Østersøen og Sortehavet, og de forholdsvis faa Skibe, som gæster Havnene, faar dyre og gennemgaaende ikke gode Ekspeditioner, da Arbejderne kun vil arbejde saa længe det er lyst, hvilket jo ikke er mange Timer om Dagen paa denne Aarstid. Til Trods for at Rusland saaledes kun er en ringe Aftager af Tonnage, er det forbavsende, at næsten alle de andre betydelige Markeder holder sig saa godt som Tilfældet er. De nordamerikanske Atlanterhavspladser er stadig store Aftagere af Dampere for Korn til Aarets Toprater, men fra Golfen ligger Markedet i Øjeblikket en Kende svagere. Det er i det hele taget kolossalt, hvor megen Tonnage Nordamerika lægger Beslag paa i denne og de nærmest følgende Maaneder, og Rederne maa være glade for denne Afleder, thi ellers havde Forholdene for Skibsfarten næppe været særlig lystelige for Øjeblikket. Hvorledes Forholdene vil udvikle sig ind i det ny Aar er ikke godt at sige, thi der bygges jo med rasende Kraft, men man maa haabe, at Markederne maa kunne taale den store Invasion af ny Dampere, som vil komme i 1906.

Det østlige Marked har fragtet ret livligt i den lokale Fart, navnlig for Kul, men ogsaa i andre Retninger synes der at gøre sig en bedre Tendens gældende. Calcutta har betalt op til  $\frac{22}{6}$  Jute til Dundee pr. December, og fra Rispladserne har der været fragtet nogle Dampere pr. Januar/Februar til  $\frac{22}{6}$  O. C.,  $\frac{22}{3}$  Liverpool direkte, rensat Ris. Fra Bombay betaltes  $\frac{13}{3}$  à  $\frac{13}{6}$  pr. December, fra Kurrachee  $\frac{14}{1}$  à  $\frac{14}{3}$  til udsøgt Havn. For Palmekærner er der betalt  $\frac{20}{1}$  pr. December fra Madras Kysten til Marseille.

Sortehavet har kun taget faa Dampere, særlig de russiske Pladser, men enkelte Befragtninger af prompt Tonnage fra Odessa, Theodosia, Nikolajeff eller Novorossisk fandt dog Sted til 8/3 à 8/6 L. H. A. R. Emden eller Weseren, 10/ Havn mellem Bergen og Kristiania. Kustendje betalte 9/ „any“, 9/6 Hamburg, og samme Rate betales ogsaa fra Sulina, Option 10/ Kjøbenhavn. Fra Azoff og Donauen er Befragtingerne ophørt for denne Sæson.

Middelhavet har, til Trods for Sortehavets Svaghed og det deraf følgende rigelige Udvalg af Tonnage, været særdeles fast, og de højeste Fragter i Aar har været betalt, men i Øjeblikket spores der en svagere Følelse. Langt de fleste Befragtninger har været for Erts, og der blev bl. a. betalt 8/1½ én, 8/4½ to græske Havne/Rotterdam, 7/ Aguilas/West Hartlepool, 7/ Villaricos/Rotterdam, 7/6 Carthagena/Antwerpen, 7/3 Middlesbro, 9/ Limiona/Barrow, alt med „free despatch“; medens der med „full terms“ sluttet til 9/9 Aguilas/Rotterdam, 8/6 Almeria/Baltimore, 20 Frcs. Carloforte/Antwerpen. For Esparto noteres 15/ Almeria/Fleetwood og for Fosfat 8/ Sfax/Antwerpen eller Ghent, 6/6 Bona/Plymouth. Fra Benghazi betales 10/ pr. Ton Byg til U. K. Aleksandria Markedet er stille paa Basis af 7/9 à 8/ Bomuldsfrø til London pr. December. For Erts fra Bilbao sluttet der jævnt til 5/ Cardiff, 5/7½ Middlesbro, 6/ Glasgow, 6/9 Maryport.

Nordamerika fragter livligt for Korn, og et betydeligt Antal Baade placeredes pr. Januar/Februar fra Baltimore, Filadelfia etc. til 2/6 for tungt Korn til udsøgt Havn, 2/7½ Hamburg eller Emden, 2/9 én, 2/10½ to danske Havne. Begæret er fremdeles godt. For Fosfat noteres 17/ Tampa/Helsingborg pr. Februar og for Petroleum 21 Cents New York/Hongkong, 22/23 Shanghai, 23 Cents Filadelfia/to japanske Havne. Fra Golfen er der mindre Efterspørgsel efter Tonnage paa Netto Charter, og der er sidst sluttet til 11/9 U. K. eller Kontinentet pr. Januar, hvilket er 3 à 6 d. lavere end for et Par Uger siden. Grunden til Flovheden er til Dels den, at en Del Baade, som lossede i Argentina, har været udbudt fra Golfen. For Trælast har der været sluttet ret livligt, og der betales bl. a. 85/ Pensacola/Antwerpen eller Rotterdam, 87/6 Losning i begge Havne, 92/6 Genua og Livorno, 13½ Dollars Buenos Ayres, 90/ Mobile/Holland og Liverpool. For Sukker fra Cuba til New York eller Filadelfia sluttedes til 8 Cents pr. December.

La Plata Markedet har bedret sig lidt for prompt Lastning, og flere Befragtninger fandt Sted til 12/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet. Pr. Januar er der meget lidt Begær, men pr. Februar/Marts kan der sluttet til 17/3 à 17/6. For Quebracho Træ noteres pr. December 19/ fra Gaboto til Kontinentet (H. H.), Option Lastning i Colastine 1/ ekstra.

Østersømarkedet er meget stille grundet paa Urolighederne i Rusland, fra hvilket Land Eksporten i Øjeblikket er ganske minimal. Enkelte Dampere gaar op til Riga for at laste Hør til Dunkerque eller Ghent, men fra Reval, Windau og Libau skibes der ikke stort andet end det Gods, som Turdampere tager med sig. De tyske Pladser har ikke meget at byde paa. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, og fra Danzig eller Memel kan faas Sleepers til 6/6 à 6/9 Kulhavn paa Englands Østkyst, 7/ London. For Sukker etc. fra Danzig til London noteres 5/6 à 6/ pr. Ton Dødvægt i Lumpsum.

Kulfragterne er fremdeles høje og meget faste ad Middelhavet til, og Aarets højeste Fragter har i den forløbne Uge været betalt. I andre Retninger er der ikke indtraadt væsentlige Forandringer. Fra Østkysten sluttedes der sidst til 7/6 Helsingfors, 7/ à 7/3 Riga, 6/6 à 7/ Libau, 6/ à 6/3 Stockholm, 4/6 à 5/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ à 5/3 god dansk Provinshavn, 5/3 à 6/ Smaahavne, 5/ à 5/3 Kiel eller Wismar, 4/ à 4/3 Hamburg, 3/9 à 4/4½ Rotterdam, 7/ Barcelona, 7/3

Genua, 7/3 à 7/6 Sicilien. Fra Cardiff har der været fragtet livligt til 5/4½ Lissabon, 7/3 à 7/4½ Barcelona, 7/1½ à 7/6 Genua (endog 7/9 betales for en enkelt, ganske prompt Baad) Frcs. 8 à 9 Marseille, 9/ Venedig, 7/3 Piræus eller Konstantinopel, 7/ à 7/3 Port Said, 11/ Aden eller Colombo, 7/ à 7/6 Las Palmas, 7/3 Dakar, 10/9 à 11/3 La Plata pr. December, 9/9 à 10/ Januar, 13/6 Rio Janeiro, prompt.

Fragtmarkedet for Sejlere ligger for Østersøens Vedkommende lige saa mat som i forrige Uge; i Rusland, hvor Stemningen syntes bedre, viser der sig nu atter Tegn paa voldsomme Uroligheder. Stolpmünde og Rügenwalde er stadig aaben for enkelte Ladninger Rug til Danmark til c. 4¼ Mark, og fra Stralsund noteres noget lignende. Stettin er ogsaa ret floy, og det er just ikke meget, der udbydes; der skal være sluttet til omkring 4 Mark bl. a. til Sundhavn for Kainit. Rostock har været fastere, og der blev gennemført 4½ Mark for Rug til Danmark. Wismar byder 4 Mark ligeledes for Rug.

ab Kjøbenhavn har ingen Bedring vist sig, og kun faa Skibe er sluttet derfra, bl. a. til Stettin, Gasrensningsmasse c. 4 Mark, Kjøge Lindsæd 10 Øre, Slesvig Holsten Byg 3 Mark; for denne Uge kun daarlige Udsigter.

ab Sydsverrig noteres Granit til Danzig, Stettin 5½ Mark, Wismar 5¼ Mark og Gadesten til Hamburg 4¾ à 5 Mark, Stettin 4½ Mark samt Kaolin til Sarpsborg, Kristianssand 5 Kr.

## Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død i Udlandet. Sømand Christian Carl Hansen, c. 26 Aar gammel, der siden 20. Juni 1904 var forhyret med det britiske Skib „Stork“ af London, er den 17. Juni d. A. druknet i Hudson Bugten.

Hans Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet.

Grosserer og Skibsprovianteringshandler C. Laurentius, som vil være kendt af en meget stor Del af vore Læsere, fejrer den 17. December sit 40-aarige Forretningsjubilæum.

## Ugens Havarier.

Herman, Skonnert af Lübeck, er den 29. November paa Rejsen til Malmø, strandet paa Gjedser Rev og er sunken. Mandskabet er reddet.

Sex Brødre, Kvase af Kjøbenhavn, er den 27. Novbr. om Eftermiddagen kuldsejlet ved Sprogø. Besætningen, Skipperen og en Ungmand, reddedes om Bord i den tyske Galease „Magdalene“ og landsattes i Aarhus.

Newington, Dpsk. af Leith, kom den 1. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Wismar med en Ladning Kul, paa Grund paa Anholts Rev. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Anna, Skonnert af Hamburg, har været paa Grund i Mariager Fjord, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Admiral, Dpsk. af Esbjerg, er den 29. November, paa Rejsen fra Wiborg til Amsterdam med Trælast, indkommet til Ijmuiden med Tab af c. 50 Standard af Dæklasten samt betydelig oven Bords Skade, forarsaget af meget haardt Vejr. To Mand af Besætningen var saarede.

Hermes, 3-m. Skonnert af Skillinge, ankom til Tuborg fra W. Hartlepool med Kul. Skibet har i haardt Vejr mistet Fokkemasten og har faaet en Del oven Bords Skade.



Ida, svensk Skonnert, er, paa Rejsen fra Lübeck til Aalborg med Kalk, strandet ved Hyllekrog og er fuld af Vand.

Juno, 3-m. Skonnert af Riga, der som meddelt strandede ved Vangsaa, er brækket op, og Vraggodset er drevet op paa Stranden mellem Vangsaa og Klitmøller. Før Skibet brækkede op, solgte Kaptajnen det for 150 Kroner.

London, Dpsk, af Stettin, ligger i Helsingør under Reparation af Skaden efter Grundstødning. 28 Plader er beskadiget, og Skruen maa fornyes.

Henriette, Galease af Hamburg, ankom til Aarhus fra Hjemstedet med Oljekager og havde i haardt Vejr faaet Forstængerne brækket og en Del oven Bords Skade.

Diana, svensk Brig af Waddö, er paa Rejsen til Kjøge med Trælast indkommet til Kalmar med Havari. Skibet maa losse og reparere. En Del af Dækslasten, Telegrafpæle, er gaaet tabt.

Petrine, Galease af Dragør, kom den 30. November paa Rejsen fra Halmstad til Stettin paa Grund ved Helsingør.

Erhardt, 3-m. Skonnert af Svendborg, er, paa Rejsen fra Bogense til Kristiania i Ballast, den 3. ds. grundstødt paa Sydøstkysten af Læsø. Ved Højvande kom Skibet atter flot uden Assistance.

Moidart, Dpsk. af Leith, kom den 3. ds. paa Rejsen fra Riga med Stykgods paa Grund paa Saltholmen. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen ubeskadiget.

St. Knud, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 3. ds. indslæbt til Svendborg med brækket Krumtap.

Zaandam, Dpsk. af Zaandam, kom den 3. ds. paa Grund ved Kjelds Nor Fyr. Flot efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes d. 1. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med Damperen „Dana“, som Værftet har bygget for Det Danske Kulkompagni. Skibet er særligt indrettet for Kultransport, det er forsynet med Vandballasttanke paa Dækket og selvtrimmende Luger og saaledes konstrueret, at Kompagniets mekaniske Losseapparater kan udlosse Skibet paa 8 Timer.

Damperen, der er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse med specielle Forstærkninger, har en Længde af 255' mellem Perpendikulærerne, en Bredde af 37' og en Dybde af 19' 10" og kan bære en Dødvægt af c. 2,250 Tons. Den opnaede en Fart af over 12 Knob og et betydeligt mindre Kulforbrug end kontraktligt stipuleret.

Prøveturen, i hvilken Kulkompagniets administrerende Direktør, Hr. H. Ostenfeld, deltog, faldt i alle Maader tilfredsstillende ud, og Skibet gaar i Fart med det samme.

Firmaet C. K. Hansen har købt en Damper med en Lastevæne af c. 2,000 Tons d. w., der for Tiden er under Bygning paa W. Harkess & Son's Skibsværft i Middleborough, og som skal være færdig til Aflevering til Juni.

Købesummen er, i Følge „Shipp. Gaz.“, c. 18,500 £.

## „Wolverine“

Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.

H. Jacobsen, Vestervoldgade 109

Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. December)  
Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Antwerpen 2. Decbr.

— Alexandra, Thomsen, afg. fra Kristiania 21. Novbr. — Algarve, Borries, afgik fra Valencia 3. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 3. December. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Kongsberg 1. December. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 28. November. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 4. December. — Arno, Strubberg, passerede Quessant 4. December for Lissabon—Havre. — Axelhus, Skov, ank. hertil 5. December. — Baron Stjernblad, Kaas, afg. fra Oporto 2. December. — Beira, Lunge, ank. til Tarragona 3. December. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. herfra 2. December. — Christian IX, Wiencke, afgik fra London 3. December. — Dagmar, Larsen, afgik fra Valencia 29. November. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 2. December. — Ella, Andresen, afg. herfra 2. Decbr. — Florida, Ørum, ankom til Stettin 30. November. — Frederik, Thomsen, ank. til Danzig 3. December. — Garonne, Kromann, afgik herfra 1. December. — Georgios I, Sørensen, ankom til Blyth 3. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Cardiff 1. Decbr. — Jolantha, Simonsen, ankom til Antwerpen 3. Decbr. — Kasan, Hansen, ank. hertil 2. Decbr. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 3. December. — Kiew, Meldahl, ankom til Libau 27. November. — Kursk, Gommesen, afgik herfra 1. Decbr. — Leopold II, Meyer, afgik fra Kristianssand 4. December til Leith. — Loire, Craignou, ankom til Riga 23. November. — Louise, Kruse, ankom til Methil 4. December. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York 29. November. — L. P. Holmblad, Rabe, afg. fra Kjøbenhavn 16. November. — Maja, Iversen, ankom hertil 4. December. — Morsø, Jacobsen, ankom til Bergen 5. December. — Moskov, Gøtsche, ankom hertil 2. December. — Nicclaj II, Lissner, ank. hertil 25. Novbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom hertil 5. Decbr. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Reval 21. November. — Omsk, Jonsen, afgik fra Antwerpen 3. December. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 3. Decbr. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 4. December for her—London. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 3. December. — Rita, Schibbye, ank. til Oporto 4. December. — Seine, Damp, afgik herfra 30. November. — Texas, Andersen, afg. fra Newcastle 1. Decbr. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 4. December. — Tiber, Bech, ank. til Reval 21. November. — Valdemar, Johnsen, pass. Brunshüttel 2. Decbr. for Riga—Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Riga 2. December. — Viking, Rasmussen, ankom til Genua 2. December. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristianssand 24. Novbr. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 1. December. — Hengest, Harder, ank. til Antwerpen 4. December. — Esbjerg, Søberg, ankom til Stockholm 2. December. — Rex ankom til Frederikshavn 4. December. — Ceres, da Cunha, afgik fra Bergen 4. December. — Annie ankom til Stockholm 2. December. — Livadia, Andersen afgik fra Aalborg 4. December. — Dana ankom til Gefte 2. December. — Lord afgik fra Liverpool 3. December. — Vadsø, afg. fra Stettin 28. November. — Hittfeld afgik fra Swansea 2. Decbr. — Riberhuus, Andresen, ankom til Kjøbenhavn 3. December. — Jupiter afgik herfra 2. December. — Ceres ankom hertil 3. December fra Bremen. — Aarhus, Sørensen, afg. herfra 2. December. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 20. November paa Rejse herfra til Færøerne og Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 2. December paa Rejse herfra til Island. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 3. December til Færøerne via Leith.

Carl, Skjold, Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Stettin 2. Decbr., best. til Libau. — Frode, Meyer, ankom til Antwerpen 4. December. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til Chantenay 2. December. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport Mon 2. November, bestemt til Parana. — Erik II, A. S. Mahncke, afg. fra Hudiksvall 28. November, bestemt til Sharpness. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Riga 26. November. — Knud II, Hansen, ankom til Sunderland 4. December. — Danmark, Kraemer, ankom til Sunderland 30. November. — Ragnar, Holst, ankom til Sunderland 3. December. — Skjold, Risø, ankom til Calais 3. December. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Kallerø 1. December. — Svend II, Jensen, afgik fra Cardiff 1. Decbr., bestemt til Algier. — Harald, Hveysel, ankom til Stettin 4. December.

Viking, Bjørn, Drescher, afgik fra Korsør 2. Decbr., best. til Grangemouth. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Kjøbenhavn 3. December, bestemt til Grangemouth. — Ulf, Huus, ankom til Dunston 6. December.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til New York 17. Novbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Cardiff 29. Nov., bestemt til Genua. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Barry 2. December. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Rotterdam 28. November. — Helmer Mørch, Jørgensen, afgik fra Sunderland 15. Novbr., bestemt til New York. — Excellence Pleske, Thorsø, afgik fra Swinemünde 1. December, bestemt til Riga. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ankom

til Blyth 27. November. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Kronstadt 26. Novbr., best. til London. — Peter Berg, Knudsen, ankom til Riga 28. Novbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Leith 2. Decbr. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Kronstadt 26. November, best. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 29. November.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, afgik fra Riga 2. Decbr. — I. N. Madvig, Hahn afgik fra Riga 1. Decbr. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 30. November. — Helge, Olsen, ank. til London 3. December. — Rolf, Olsen, ank. til Anvers 3. December. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Brahe 2. December.

**Helmdal.** Anine, Leth, afgik fra Sundsvall 2. December. — Kamma, Løffer, ankom til Huelva 30. November. — Helga, Risø, ankom til Tyne 25. Novbr. — Martha, Christensen, afg. fra Hudiksvall 2. Decbr. — Elna, Rathje, ank. til Sunderland 2. Decbr. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Zeth 5. December. — Simone, Møller, ankom til Bona 2. Decbr. — Jeanne, Lagesen, ankom til Seaham 2. Decbr.

**Vesterhavet.** Nancy, Th. Brinch, ankom til Esbjerg 2. Decbr. — Nautik, N. Nielsen, ankom til Bremerhaven 3. December. — Nexos, Basse, afg. fra Bremerhaven 3. Decbr. best. til Reval. — Nora, Jørgensen, ankom til Gøteborg 4. December. — Cito, P. Nielsen, pass. Helsingør 30. Novbr., bestemt til Dieppe. — Napoli, Christensen, ank. til Antwerpen 2. Decbr. — Bodil, Jessen, ank. til Marseille 1. December. — Dagmar, Hansen, passerede Frederikshavn 2. Decbr., best. til Le Tréport. — Norma, K. Nielsen, afgik fra Cherbourg 2. Decbr., best. til Methil. — Alfa, Iversen, afgik fra West Hartlepool 4. December, bestemt til Esbjerg.

**Dania.** Lilly, Nielsen, afg. fra Sundsvall 4. December, best. til Woodburg. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Lübeck 6. Decbr., bestemt til Methil. — Mary, Larsen, ankom til Trequir 5. December.

**Admiral.** Admiral, Mikkelsen, ankom til Zaandam 29. November.

**Jylland.** Ebba, Meinertz, afgik fra Newport 4. December til Spezzia.

**Nordsøen.** Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr. — Nordland, Norsk, ank. til Windau 21. November. — Holland, Poulsen, ankom til Boness 3. December. — England, Andersen, ank. til Kallundborg 3. Decbr.

**Urania.** Polarstjernen, Branth, ank. til Buenos Ayres 21. Oktober. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Sunderland 4. Decbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Neufahrwasser 5. December. — Mars, Clausen, ankom til Lemvig 29. November.

**Kjøbenhavn.** Carl Heckscher, Starck, afgik fra Blyth 29. November, bestemt til Riga. — Normannia, Erichsen, afgik fra Portland 3. Decbr., best. til Kristiania.

**Østersøen.** Gratia, Andersen, afgik fra Amsterdam 29. November, ankom til Sunderland 30. Novbr.

**Union.** Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 2. Decbr., ank. til Sunderland 3. Decbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Lübeck 2. Decbr., best. til Shields f. O.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Middlesbrough 2. December, ank. til Grangemouth 2. December. — Carbonia, Winckler, ankom til Grangemouth 2. December.

**Dan.** Fionia, Hansen, afgik fra Kotka 1. December, best. til Lübeck. — Selandia, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 29. November.

**Dannebrog.** Amalienborg, Ørbeck, ank. til Marseilles 28. November. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Tynen 4. December. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Swinemünde 4. December, bestemt til Blyth. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Sharpness 3. Decbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Kbhvn. 4. Decbr. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Barry 29. November, best. til Genua. — Kronborg, Suenson, ankom til Newcastle 30. November. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 3. Decbr., bestemt til Ghent. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hudiksvall 16. November, best. til Aleksandria. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Burntisland 4. Decbr. — Søborg, Fischer, afgik fra Trångsund 22. November, best. til Aleksandria. — Uranienborg, Schultz, ank. til Sunderland 4. December.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Newcastle 1. Decbr., bestemt til Stettin. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Methil 1. December, best. til Genua. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Cherson 23. Novbr., bestemt til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Leith 1. Decbr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Bona 2. Decbr. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 4. December. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Sunderland 4. December. —

Vordingborg, Petersen, afg. fra Riga 28. November, best. til Ghent.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 25. Nov. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Marseilles 20. November, bestemt til Stettin. — Kallundborg, Lund, ank. til Huelva 20. November.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Stettin 2. December, bestemt til Methil.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Fairwater 5. December, best. til Methil.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Dam, ankom til Neufahrwasser 30. Novbr. — Helene, Jensen, afgik fra Riga 30. Novbr. — Agnete, Sørensen, afg. fra Nyborg 30. Novbr., ank. til Methil 4. December. — Hermia, Petersen, afgik fra Eckernfærde 4. December, best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Pillau 1. Decbr., bestemt til Methil. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 30. Novbr., ankom til Kiel 5. Decbr. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 5. Decbr. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Korsør 2. December.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Hudiksvall 26. Novbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra West Hartlepool 4. December. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Dunkerque 5. Decbr. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Boness 2. Decbr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Stettin 4. December. — Hans Tausen, Klaatborg, afgik fra Blyth 4. Decbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Repola 24. Novbr. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Aleksandria 4. December. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Hudiksvall 1. Decbr. — HPontopidan, Klitgaard, ankom til Aleksandria 29. November. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Aleksandria 1. December. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Ghent 1. Decbr. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra West Hartlepool 27. November. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Algier 30. November.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Methil 4. Decbr. — Clara, Villadsen, ankom til Kbhvn. 5. December. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Tynen 30. Novbr., bestemt til Sevilla. — Erik, Steen, afgik fra Vejle 2. Decbr., bestemt til Methil. — Svend, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 24. November. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Bremen 5. December. — Skjalm Hvide, Poulsen, ankom til Messina 29. November. — H. V. Fisker, Nissen, afg. fra Livorno 5. December, bestemt til Bona. — Chr. Gylstorf, Nielsen, ankom til London 4. Decbr. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Frederikshavn 1. Decbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ankom til Sunderland 30. Novbr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afgik fra Lübeck 3. Decbr., best. til East Hartlepool.

**Svanen.** Svanen, Sørensen, afgik fra Bremen 3. Decbr. til South Alloa.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, ank. til Newcastle 1. December. — Katholm, Arnesen, ankom til Havre 30. November. — Hjortholm, Clausen, afgik fra Kotka 2. Decbr., best. til Nantes. — Svanholm, Knudsen, afgik fra Gibraltar 5. December.

## Sejlskibe.

**Fang. Sønderho.** Martha, Brinch, afgik 28. November fra Freybentos til Leith.

**Svendborg.** Rota, Olsen, ankom til Memel 25. Novbr. — Meta, Møller, ankom til Centa 26. November. — Alfrede, Wilde, ank. til Trångsund 27. November. — Kruse, Larsen, ank. til Kirckaldy 27. November. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Norrköping 28. November. — Lilly, Rasmussen, ankom til Drøbak 23. November. — Minerva, Fuglsang, ankom til Bogense 29. November. — Roma, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 28. November. — J. Lotz, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 29. November. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Nakskov 29. November. — Marie, Petersen, ank. til Kolding 29. November. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Nyborg 30. November. — Olga, Rasmussen, ankom til Burgstaaken 30. November. — Maagen, Jensen, ankom til Dieppe 1. December. — Concordia, Henriksen, ankom til London 30. November. — Jens, Eriksen, ankom til Orth 1. December. — Rossing, Larsen, ankom til Kings Lynn 2. December. — Fortuna, Christiansen, ankom til Randers 4. December. — Solon, Rasch, ankom til Gøteborg 3. Decbr. — Meta, Møller, ankom til Gibraltar 2. Decbr. — Slesvig, Hansen, ankom til Kristiania 2. December. — Confidence, Mouritzen, ankom til Newhaven 2. December. — Grethe, Hansen, ankom til Malmø 3. December. — Zenitha, Jensen, ankom til Varberg 3. December. — Kamma, Fisker, ankom til Faro 4. December.

**Era.** Concordia, Bastholm, ankom 28. November til Rudkjøbing. — Likka, Petersen, ankom 27. November til Libau. — Elise, Petersen, ankom 28. November til Stege. — Rotha, Hansen, ankom 26. November til Gøteborg. — Hamlet, Rasmussen, ankom 27. November til Libau. — Dana, Nielsen, ankom 28. November til Frederiksstad. — Karen Sophie, Wilhelm, ankom 27. November til Kjøbenhavn. — Skjold, Nielsen, ankom 27. November til Grimsby. — Niels Juel, Christensen, ankom 27. November til Seicca (Sicilien) — Venus, Madsen, ankom 25. Novbr. til Hundested. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 28. Novbr. til Skien. — Skandia, Hay, ankom 29. November til Svendborg. — Hosanna, Philipsen, ankom 28. November til Leith. — Salus, Bager, ank. 30. November til Rødvig. — Hertha, Krull, ankom 30. November til Svendborg. — Lorentz, Levinsen, ankom 29. Novbr. til Aarhus. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 29. November til Koldby Kaas. — Phoenix, Rasmussen, ankom 30. November til Bogense. — Familien, Caspersen, ankom 30. November til Horsens. — Johanne, Stegmann, afgik 29. November fra Frederikshavn til Lysekil. — Lauritz, Folmer, ankom 1. December til Svendborg. — Hebe, Clausen, ankom 30. November til Ystad. — Ellen, Hansen, afgik 20. November fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hans, Hansen, ankom 1. December til Visby. — Svip, Jensen, ankom 1. December til Swinemünde. — Gemma, Hansen, ankom 30. November til Grangemouth. — Harris, Thorsteinson, ankom 30. November til Bowling. — Marie, Friis, ankom 29. November til Karrebæksminde. — Apollo, Albertsen, ankom 3. December til Sølvborg (Sverrig). — Anne Sophie, Petersen, ankom 2. December til Frihavnen. — Nathalia, Eriksen, ankom 3. December til Neufahrwasser. — Neptun, Jensen, ankom 3. December til Swinemünde. — Anne, Petersen, ankom 4. December til Åhus. — Klara, Hermansen, ankom 4. December til Laurvik. — Ingolf, Nymann, ankom 4. December til Gøteborg. — Vera, Mygind, ankom 4. Decbr. til Gøteborg. — Karen Sophie, Wilhelm, ankom 1. December til Frihavnen. — Ingeborg, Rasmussen, afgik 1. December fra Kjøbenhavn til Hvene. — Rigmor, Hansen, ank. 2. Decbr. til Kbhvn. — Anna, Schmidt, ank. 2. Decbr. til Stockholm. — Hans, Johansen, afg. 2. Decbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona.

Forlang før **De kontraherer** for 1906

## Bundfarvetilbud fra

**EMIL G. von HÖVELING, HAMBURG**

ved Einar H. Petersen, Vesterbrogade 139.

Telefon 915 — 9997. Telegram Adr. „Compositum“.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Måleene 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. Hals SØ.** Vraget c. 4 Kml. SØ. for Fyrskibet „Hals“ er forgyves eftersøgt. Som Følge deraf er ingen Afmærkning foretaget.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Åbergs Nødhavn.** Ved Indløbet til Havnen ved Djupkastet, kaldet Åbergs Nødhavn, med 4 à 5 Fv. Vand, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost 1 Kbl. N. for Lill Furu-skär V.-Pynt. 63° 18', N. Br. 21° 37', Ø. Lgd. Ved Havnen er anbragt en hvid Tavle, der holdt overet med en hvid-malet Sten i S. 77° Ø. og N. 77° V. leder i Indløbet til Havnen. 63° 18', N. Br. 21° 37', Ø. Lgd.

**Bergskär Farvand.** Paa Södra Bergskär er anbragt en hvid Tavle, 39 Fod over Vandet. 61° 22' N. Br. 21° 25', Ø. Lgd. Paa Fransiskari er anbragt en hvid Tavle, 44 Fod over Vandet. 61° 21', N. Br. 21° 25', Ø. Lgd. Holdt overet i N. 61° Ø. leder de mellem den V.-lige og den S.-lige Vager til Bergskärs Farvand.

**Åland Distrikt. Nyhamn Lodsplads. Jarramas og Storgrund.** S. for Jarramas er i 25 Fod Vand udsat en rød Stage med

Kost, c. 1 Kbl. S. for Sømærket N. for Grunden. 59° 57', N. Br. 20° 6', Ø. Lgd. S. for Storgrundet er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost, c.  $\frac{3}{4}$  Kbl. S. for Sømærket N. for Grunden. 59° 58', N. Br. 20° 11', Ø. Lgd.

**Tyskland. Kiel.** Det faste Fyr paa den ny Udrustningshavns Hoved i Kiel viser hvidt Lys fra N. 45° V. gennem N. til N. 45° Ø., rødt Lys i alle andre Retninger. 54° 19' 41" N. Br. 10° 9' 45" Ø. Lgd.

### Kattegat og Skagerrak.

**Norge. Gamle-Hellesund og Ny-Hellesund.** Paa Herø ved Ny-Hellesund er tændt to hvide, faste Fyr, som holdt overet leder fri S. om Fladskjær og fri N. om Hanegalboen, Maage-skjærboerne og Svarten. Flammens Højde: 51 og 14 Fod. Brændetid: 15de December—23de Februar. 58° 3' 45" N. Br. 7° 52' 10" Ø. Lgd.

Paa Store Risholmen ved Gamle-Hellesund er tændt en hvid Lanterne, som lyser over c. 45° mod SØ. Brændetid: 1ste December—15de Marts. 58° 8' 30" N. Br. 8° 16' 50" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Eiben. Twielenfleth S.-lige Farvand.** Fra den røde Stumpstønde a ved NV.-Siden af Badinger Sand til den røde og sorte Baaketønde ved Ø.-Enden af Juels Mittelgrund tiltager Dybden fra 8 Fod Middel-Lavvande til 9½ Fod i Bassenfleth—Twielenfleth Fyrline og til 14 og 16 Fod N. efter til Baaketønden. Paa begge Sider af denne Barre er der 19 Fod og derover. Tønde a ligger paa 53° 36', N. Br. 9° 35', Ø. Lgd.

**Holland. Schelde.** I Pas van Terneuzen ombyttes rød Kugletønde Nr. 5 med en rød Vager og de rød og sort sribede Kugletønder Nr. 10 og 12 med rød og sort vandret sribet Vager.

I Everingen ombyttes rød og sort Kugletønde Nr. 12 med en rød og sort vandret sribet Vager.

I Middelgat udlægges en Vager Nr. 20 med Ballon.

I Zuidergat ombyttes rød Kugletønde Nr. 23 og Spidstønde Nr. 29 hver med en rød Vager, den rød og sort sribede Kugletønde Nr. 25 med Diamant med en rød og sort vandret sribet Vager, og Stumpstønderne Nr. 31, 32, 33 og 36 hver med en sort Vager, Nr. 31 med afkortet Kegle, Nr. 33 med Kors.

I Nauw van Bat ombyttes den rød og sort sribede Kugletønde Nr. 43 med Kegel med en rød og sort vandret sribet Vager

**Mosselkreek.** I Mosselkreek er udlagt en Spidstønde Nr. 6 a i 3 Fod Vand. 51° 36' 34" N. Br. 4° 9' 24" Ø. Lgd., en Spidstønde Nr. 15 i 2 Fod Vand. 51° 34' 39" N. Br. 4° 12' 31" Ø. Lgd., og en Stumpstønde Nr. 5 a i 3 Fod Vand. 51° 36' 36" N. Br. 4° 9' 29" Ø. Lgd.

**Frankrig.** Fyrskibet „Sandettie“ er indslæbt til Vlissingen.

**England. Themsen. Fyrskibet „Swin Middle“.** Omtrent den 20de December 1905 forandres Fyret paa Fyrskibet „Swin Middle“ til at vise Et-Blink hver 15 S., Blink i S., Mørke 13 S., 51° 38', N. Br. 1° 6', Ø. Lgd.

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

**Skotland V.-Kyst. Sound of Mull.** I Sound of Mull ligger følgende Grunde i følgende Afstande og Retninger fra Grey Island Fyr: En 4¼ Fv. Klippe 7, Kbl. N. 43° Ø. En 2½ Fv. Klippe 6, Kbl. N. 70° Ø. En 3½ Fv. Klippe 1, Kbl. S. 28° Ø. En 2½ Fv. Klippe 6, Kbl. S. 57° V. En 2½ Fv. Klippe 6, Kbl. S. 72° V. En 4 Fv. Klippe 16, Kbl. S. 84° V. En 2¾ Fv. Klippe 16, Kbl. S. 89° V. En 3 Fv. Klippe 17 Kbl. N. 88° V. En 1 Fv. Klippe 2, Kbl. N. 66° V. En 6 Fv. Klippe 5, Kbl. N. 54° V. En 6 Fv. Klippe 18 Kbl. N. 41° V. En 5 Fv. Klippe 16, Kbl. N. 33° V. En 4½ Fv. Klippe 15, Kbl. N. 30° V. En 5 Fods Klippe 15 Kbl. N. 30° V.

Yule Rocks Tønde ligger 7, Kbl. N. 67° V. fra Grey Island Fyr, som ligger paa 56° 29', N. Br. 5° 42', V. Lgd.

En 1⅓ Fv. Klippe ligger 3 Kbl. S. 50° Ø. fra Ru le Dircale, og en 2¼ Fv. Klippe 1¾ Kbl. Ø. fra samme Punkt, som ligger paa 56° 31' N. Br. 5° 47', V. Lgd.

En 2¼ Fv. Klippe ligger 10 Kbl. S. 71° Ø. fra Stagen paa Sgeir Savary, en 5 Fods Klippe 13, Kbl. N. 78° V. fra samme Punkt, en 1 Fv. Klippe 12, Kbl. N. 78° V. fra samme Punkt, og en 2 Fv. Klippe 13, Kbl. N. 79° V. fra samme Punkt, som ligger paa 56° 32', N. Br. 5° 50', V. Lgd.

## Nordlige Atlanterhav.

**Vrag i Atlanterhavet.** Den 14de November. 46° 5' N. Br. 7° 5' V. Lgd. Vraget af Damperen „Ariadne“.

**Frankrig. Pointe de Toulouquet. Parquette.** Paa Parquette røde Taarn er nu tændt et permanent, grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 3 Kml. 48° 15' 57" N. Br. 4° 44' 18" V. Lgd.

**Ile de Houat.** Paa Ile de Houat er den N.-lige Mølle, som var Mærke for at gaa mellem Pot de Fer og Ile aux Chevaux, nedrevet.

**Gironde. Passe Nord.** Paa Grund af Farvandets Forandring i Passe Nord er følgende Forandringer i Belysningen foretaget:

I Cordouan faste Fyr er Lysvinklerne forandret; det viser grønt Lys fra N. 62° V. til N. 42° V., hvidt forstærket Lys fra N. 42° V. til N. 36° V., rødt Lys fra N. 36° V. gennem N. til N. 12° Ø., hvidt Lys fra N. 12° Ø. til N. 87° Ø., rødt Lys fra N. 87° Ø. gennem Ø. og S. til S. 14° V., hvidt Lys fra S. 14° V. gennem V. til N. 62° V.

Fyrskibet „Grand Banc“ er flyttet Ø. hen, saa at det holdt overet med Cordouan Fyr i S. 39° Ø. ligger midt i dette Fyrs forstærkede hvide Lysvinkel.

Lystønderne „Nord des Mattes du Grand Banc“, „SO du Demi Banc“ og „NO du Demi Banc“ flyttes om kort Tid til Skæringerne mellem S.-Grænsen af Coubre Fyrs hvide, 8<sup>o</sup> store Lysvinkel og Cordouan Fyrs forstærkede hvide Vinkel.

**Gironde. Platin de Grave.** Paa Platin de Grave er Dybden aftaget, især paa den S.-lige Del. Der er kun 3 Fod Vand 3<sup>o</sup>, Kbl. N. 41° V. fra Pointe de Grave Fyr og 3 Fod Vand 1/3 Kml. N. 44 1/2° V. fra samme Fyr. 45° 34' 22" N. Br. 1° 4' 17" V. Lgd. 1/3 Kml. N. 52° V. fra samme Fyr er der kun 5 Fod Vand. 45° 34' 25" N. Br. 1° 4' 31" V. Lgd. N. herfor er der indtil 1 Kml. fra samme Fyr kun 6 Fod Vand, hvor Kortet angiver 13 à 16 Fod.

**Spanien. Bilbao.** Det hvide Fyr med Formærkelser paa Yderenden af den V.-lige Bølgebryder ved Bilbao er ødelagt. 43° 21' N. Br. 3° 2' V. Lgd.

**Canada. River St. Lawrence. Beaujeu Channel.** Fyret paa Baaken NV. for West Narrows i Beaujeu Channel er nu tændt. Det er et hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. Flammens Højde: 26 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Holdt overet med Crane Island Fyr i S. 42 1/2° V. leder det i dybt Vand fra Goose Island Reef nedre Ende til Bøjningen ved Beaujeu Bank Lystønde. 47° 4' 16" N. Br. 70° 30' 52" V. Lgd.

**New Brunswick. Bay of Fundy. Gannet Rock.** Gannet Rock Fyrtaarn er nu sort og hvidt lodret stribet, 68 Fod højt. Fyret er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser To-Blink, Blink 1/2 S., Mærke 2 S., Blink 1/2 S., Mærke 12 S. Flammens Højde: 88 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Linseapparat af 2den Orden.

Det midlertidige Fyr er slukket.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Prospect Harbor.** Fyret paa Prospect Harbor Point er nu forandret.

**Frenchmann Bay.** Paa Sunken Ledge ligger en Klippe med kun 5 Fod Vand. Sunken Ledge sorte Spirtønde Nr. 9 ligger 60 Alen N. 42° Ø. for Klippen.

**West Penobscot Bay. Pladsen til Prøvefart.** Ved Pladsen til Prøvefart er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget: Northern Guide hvide Stumpønde Nr. 1 er flyttet Ø. hen i 40 Fv. Vand, fra Indian Island Fyr i S. 33 1/2° Ø. og fra Rockland Breakwater Fyr i S. 89° Ø. Northern Range hvide Stumpønde Nr. 2 er flyttet Ø. hen i 54 Fv. Vand, fra Northern Range Yder-Baake i Ø., og fra Southern Range Yder-Baake i N. 62 1/2° Ø. Southern Range hvide Stumpønde Nr. 3 er flyttet Ø. hen i 74 Fv. Vand, fra Southern Range Yder-Baake i Ø., og fra Northern Range Yder-Baake i S. 55 1/2° Ø. Southern Guide hvide Stumpønde Nr. 4 er udlagt i 49 Fv. Vand, fra Browns Head Fyr i S. 48° V. og fra Owis Head Fyr i S. 36° Ø.

**Massachusetts. Buzzards Bay. Woods Hole.** Woods Hole Fyr viser nu rødt, fast Lys.

**Connecticut og New York.** Følgende Tønder er inddraget for Vinteren: Long Neck Point røde Spirtønde C 20 1/2, Woolseys Reef røde Spirtønde B 24 1/2, Oak Neck Point sorte Spirtønde G 15 1/2, Matinicock Point sorte Spirtønde F 17 1/2, Parsonage Point lodret stribede Spirtønde A, Lloyd Neck Spirtønde H 1, Weeks Point Spirtønde E 1, og Motts Point Spirtønde D 2.

**New York. Long Island Sound. Mamaroneck Harbor. Scotch Caps.** Scotch Caps Lystønde er inddraget for Vinteren.

**Florida. Key West. Northwest Channel. Middle Ground.** Tændingen af Middle Ground Fyr er udsat indtil videre.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island.** Om trent den 1ste December 1905 slukkes det midlertidige Forfyr i Sand Island Ledefyrilinje, og der tændes to hvide, faste Bagfyr, der staar 30 Alen N. 80 1/2° Ø. og S. 80 1/2° V. fra hinanden. Midtpunktet mellem Fyrene ligger

685 Alen N. 11° V. bag Sand Island Fyr, der bliver Forfyr. Bagfyrenes Højde: 49 Fod. Hvide Pæle med hvide Skiver paa Toppen paa Øens N.-Kyst. Midtpunktet mellem Bagfyrene: 30° 11' 33" N. Br. 88° 3' 4" V. Lgd.

Forfyret holdes midt imellem Bagfyrene for Indgaaende, til Mobile Point Ledefyr kommer overet.

**Jamaica S.-Kyst. Morant Point SV.** En Bark ligger sunket 3 1/2 Kml. S. 41° V. fra Morant Point Fyr. Vraget 1 Kml. NØ. for dette Vrag ses ikke mere.

## Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

**Brasilien. Santa Catharina. Itapocoroya Bay.** En 6 Fods Klippe, kaldet Julio, ligger i Itapocoroya Bay 1 1/2 Kml. N. 47° V. fra Kapellet, som ligger paa 26° 46' S. Br. 48° 36' V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Østerrig-Ungarn. Triest.** Fyrskibet ved Pynt S. Andrea er flyttet 1 1/4 Kbl. S. 63° Ø. hen ved Enden af Bølgebryderen, som er under Bygning.

**Pola.** Bøjerne, som laa i den hvide, faste Ledefyrilinje til Pola Handelshavn, er borttaget.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**Japan. Naikai. Suo Nada. Hime Shima N.** Damperen „Kinjo Maru“ er sunket, fra Okina Hana i V. 5/8 N. og fra Hime Shima Fyr i NV. 7/8 N. 33° 48' N. Br. 131° 33' Ø. Lgd.

## INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. December 1905. — Kaptajn Julius Jensen. — Sø- og Handelsretsdomme. — Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk. — Sønæringslovens Bestemmelser vedrørende Fiskeri. — 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 45<sup>mm</sup> 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. Decbr. 1905.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88
Danmark.....	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	81	81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Norden.....		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	97
Kjøbenhavn.....	82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Carl.....	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92	92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	95 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold.....	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	74 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Urania.....	32	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32
Union.....		82	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		90	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal.....		108	116
Østasiatiske.....	126 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	126	126 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		91	94
Nordsøen.....		29	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		80	95
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		28	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Foren. Bugser-Selsk.....		68	68
Dansk-russisk Dampsk.....	101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	101
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87	87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvn.s Kreditf.....	90	89 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	90
4 % — — 2. Serie..		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — 1. — ..		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	98
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	91
4 % — — 7. — ..		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....		142	142 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....	124 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124	124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Landmandsbank.....		128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	129
Handelsbank.....	138 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	138 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	139
Grundejerbank.....	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....		90	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Sukkerfabr.....	172-171 — <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	171 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	171 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	133 — <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	133	133 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

## Vekselkurser d. 5. December 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.17	18.13
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.00	—

## Notering paa Berlins Børs d. 5. December 1905.

Russiske Noter.....	216.00
4 % Russiske Consols.....	72.25
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	73.30
5 % Mexikanske 1899.....	102.20
5 % Rumænske Stats.....	101.25
4 % — — 1890.....	93.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 6000, „Kbhvn.“ 16,000, „Dannebrog“ 24,000, „Danmark“ 12,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 6000, „Østas. Komp.“ 110,000, „Foren. Dampsk.“ 22,000, „Carl“ 10,000.

**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden

## P. Schous

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

**J. Melander,**  
Telf. Blikkenslager. 2816a  
Alt Skibsarbejde udføres.  
Lille Strandstræde 3.

## Galease

imellan 20—40 register Tons  
købes strax. M. Ohlsson, Graa-  
brødersgatan 13, Malmø.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og  
Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.  
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
Post-Adresse: Havnegade 3 St. Telegram-Adresse: Copenzure Telefon-Nr. 42

## F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,  
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.  
Forretningen grundlagt 1847.

## Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

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.

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler  
**Skibs-Lanterner og Inventarie**  
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Skib til Salg.

Skonnert „Rignor“, drægtig 49<sup>99</sup>/<sub>100</sub> Brutto, 39<sup>57</sup> Netto  
Tons, vel udhalet, bygget 1899, er grundet paa anden Livs-  
stilling til Salg ved Henvendelse til Ejeren, N. P. Nielsen,  
Faxe Ladeplads.

## Nyt Skib.

En under Bygning værende Motor-Fiskekutter, særlig  
egnet for Nordsøfiskeri, 42 Total-Tons, er til Salg hos Skibs-  
bygmester **R. Møller, Faaborg.**

## Skib til Salg.

Galeasen „Margrethe“, beliggende i Assens, drægtig 35,06  
Netto Tons, laster 77 Tons d. w., velsejlende, sejler overalt  
uden Ballast, er begrundet paa anden Livsstilling meget  
billig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Henvendelse  
til Skipper **Th. Petersen, St. Hansgade 17, Odense.**

## For Stenfiskere.

To store ny Flaader med Kran og Spil er til Salg. Skip-  
per **L. Jensen, Strøby pr. Klippinge.**

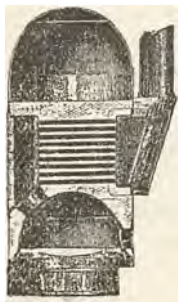


# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.  
**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**  
Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

# PRIMA BUNKER-KUL.

## BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Udkommen er:

## Oves Afstandskort.

Let anvendelig Methode  
til stadig at have Afstanden til et i Sigte værende Fyr.

**Pris 2 Kr.**

Faas hos:

Assistent Axel Kornbeck, Colbjørnsensgade 7, København V.  
og Blankensteiners Eftflg., Toldbodvej 48, København K.

# BENZIN-BAADEMOTORER.

Overslag gratis.

Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bockmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
Reparationer hurtigt og billigt.

# DANSKE LLOYD.

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.

## 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  
feste Provsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## 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.)

## INDBYDELSE

til

Aktietegning

i

# Dampskibsselskabet „Heimdal“.

I Henhold til Lovens § 1 har Bestyrelsen besluttet at  
udvide Selskabets Aktiekapital med Kr. 350.000 til Kr. 1.600.000  
ved Udstedelse af 300 Aktier à Kr. 1.000 og 100 Aktier à  
Kr. 500.

De ny Aktier, der emitteres til Pari Kurs, **forbeholdes  
alene Selskabets Aktionærer**, saaledes at Kr. 3.000 af de ældre  
Aktier giver Ret til Tegning af en ny Aktie à Kr. 1.000  
eller Kr. 1.500 af de ældre Aktier til en Aktie à Kr. 500 og  
saaledes, at hvis Aktiebeløbet ikke herved fuldt optages,  
Retten til at erhverve de resterende Aktier forbeholdes de  
Aktionærer, der maatte ønske at tegne sig for yderligere  
Beløb, i Forhold til disses anmeldte ældre Aktier.

De ny Aktier deltager lige med de ældre Aktier i Ud-  
byttet for 1906 og betales med:

10 % ved Tegningen

50 % den 1. Marts 1906

40 % den 1. Maj 1906.

Om ønskes kan Indbetalingen af det fulde Beløb ske ved  
Tegningen med Fradrag af 5 % Rente p. a. for de to sidste  
Indbetalingsrater, beregnet fra Tegningsdagen til de angivne  
Betalingsterminer.

Tegningen finder Sted paa Selskabets Kontor, Stock-  
holmegade 55, den 12.—16. December fra Kl. 11—2 ved Fore-  
visning af de ældre Aktier eller ved Angivelse af Numrene  
paa noterede Aktier.

Kjøbenhavn den 2. December 1905.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Martin Carl.

Chr. Hecksher. H. Klitgaard. A. V. Knudsen. J. Werner.

**BENZIN-BAADEMOTORER.** Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Bockmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**  
Overslag gratis. Reparationer hurtigt og billigt.



# P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.s Marineolier.

Repræsent. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

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. Telefon 28,224.

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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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 Oeksler og Akkreditiver paa alle  
større Pladser i Europa, Asien, Afrika  
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-  
betalinger besørges.

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.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50. Kjøbenhavn, Torsdag den 14. December 1908. 12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.  
Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.  
Slanger for Petroleum.  
Davis Deck Paint. Bitumen Paint.  
HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.  
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.

## 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.

Prøv engang.

## Albert B. Cohns

kontrollerede

Madeira, Sherry og  
Portvine

anbefales.

St. Annæplads 10. Telf. 3283



**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.

## Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste  
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.

Havnegade 3 St. Copenhavne 42

## 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 Staal-skibsbunde.  
Kobberfarve for Træskibsbunde.  
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are now Installed with  
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“.  
do. Newport. do. Sharpness.

**PNEUMATIC PLANT**  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.  
Største Lager af brugte Skibsinventarier.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.





# LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:

Fyrvæsenet, Stats- og private Baner, kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier, Sportshaller, Restaurationer og Butikker i 31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“  
TLF. 6516. VESTERBROGADE 65. TLF. 6516.

## 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 Tørdokke for Skibe af resp: 340 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

**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.  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11.  
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.



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 samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## 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

### Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af **Petroleumsmotorer** og fundet D'hr. Fabrikant **Houmøllers** anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget **Eneforhandling** og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

**Bøckmann & Nielsen,**  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 8659.



**Cochran & Co., Annan, Ltd.**  
Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repæsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: »Kaydyhr«.

### Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe,  
Uddybningsmateriel,  
Sandpumpedampere,  
Transportramme og Lægter-  
fartøjer, 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.

### Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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

**Motoren „Gideon“** er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud  
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.



Kjøbenhavn, d. 14. December 1905.

I vort sidste Nummer gjorde vi udførlig Rede for de Momenter i Sø- og Handelsrettens Dom i „Georg Stage“ Sagen, der forekommer os at være af Betydning for Forstaaelsen dels af Dommens Præmisser og Konklusion, dels af Sagens Realitet, og hermed er vi i Grunden færdige med hele dette Spørgsmaal, for saa vidt da ikke Sagen, mod Forventning, skulde blive indanket for Højesteret.

En nærmere Belysning af nogle af Forholdene vedrørende Sagsanlæg af det Offentlige og Procedure i Sager af denne Art er imidlertid ikke uden Interesse, men naar vi nedenfor beskæftiger os med disse Forhold i Tilknnytning til „Georg Stage“ Sagen, saa er det kun fordi denne Sag lader de paagældende Forhold fremtræde i et særlig skarpt Lys.

Der blev under den mundtlige Procedure gjort gældende fra Defensionens Side, at det var en Fejl af Aktionsmyndighederne, at ikke begge Skibes Førere var bleven sat under Tiltale, og det maa ogsaa indrømmes, at der ved første Øjekast er noget særdeles bestikkende ved denne Tanke, netop fordi den synes at rumme en saa høj Grad af Retfærdighed. Kun misforstaaet Retfærdighedsfølelse vil imidlertid ved en nærmere Betragtning kunne fastholde et saadant Krav om dobbelt Sagsanlæg; thi det er jo netop Aktionsmyndighedernes Pligt paa Grundlag af de afholdte Forhør at danne sig et Skøn over Sagen og forme Aktionen i Overensstemmelse med dette Skøn, og skulde det, hvad der ligger nær at antage, naar Talen er om en speciel nautisk Søsag, skorte paa den fornødne Sagkundskab hos disse Myndigheder, har de selvfølgelig Adgang til at skaffe sig al den sagkyndige Bistand, de maatte ønske.

Der maa, om vi maa bruge det Udtryk, udvises en rimelig og forstandig Økonomi ved Brugen af Domstolene, og i Praksis vil vistnok Sandsynligheden for Fejltagelser ved denne Fremgangsmaade være meget ringe — naturligvis, en Aktionsordre kan være forfejlet, men dette vil i saa Tilfælde fremgaa af den afsagte Dom, og der vil derefter ikke være andet at gøre for Aktionsmyndighederne end skyndsomst at sætte den anden Part under Tiltale.

Et ganske andet Spørgsmaal er det imidlertid, om det ikke muligvis havde været heldigt at lade Aktionsordren i „Georg Stage“ Sagen omfatte begge Skibes Førere af Hensyn til det store usagkyndige, men stærkt interesserede Publikum. En saadan Adfærd vilde kunne betragtes som en Tribut til den offentlige Menng i Anledning af de manglende Forudsætninger hos Offentligheden, men erindres maa det rigtignok, at dette er det eneste Synspunkt, ud fra hvilket Berettigelsen af Defensionens Paastand i saa Henseende lader sig diskutere.

Vi vender os derefter til den mundtlige Procedure.

Der kan vel næppe være nogen Tvivl om, at denne Form for Procedure ogsaa i rent nautiske Sager har sine store og gode Sider, men den har unægtelig ogsaa sine svage Punkter, Punkter, der netop under „Georg Stage“ Sagen blottede en saadan Grad af Svaghed, at man ikke ret vel kan frigøre sig for en stille Formod-

ning om, at hele Retsplejen maa være behæftet med en Mangel i en eller anden Retning.

Vi holder os udelukkende til Defensionen, men vi ønsker forinden med al mulig Tydelighed at understrege, at det Angreb paa denne, som vi desværre nødes til at gøre, ingenlunde maa opfattes som et Angreb paa den højt ansete Jurist, i hvis Hænder Defensionen var betroet, thi kan man maaske end til en vis Grad forlange af en Sømand, at han er Jurist, saa kan man dog ingenlunde forlange af en Jurist, at han samtidig skal være Sømand.

Set fra et nautisk Synspunkt stod Defensionen ikke lidt under det, der efter vort Skøn burde være Lavmaal i saa Henseende, og naar det hist og her gøres gældende, at Kaptajn Mitchell blev frifunden bl. a. paa Grund af den fuldendte Defension, saa er der maaske Anledning til at gøre opmærksom paa, at man kommer Sandheden nok saa nær, naar man siger, at „Anconas“ Fører blev frikendt paa Trods af Defensionen; thi om man end paa flere Punkter i denne kunde opfange Glimt af Sagkundskab underneden, saa var dog disse Glimt stedse overbygget med en i den Grad frodig „nautisk Fantasi“, at den samlede Virkning snarest maatte blive den modsatte af, hvad der var tilsigtet. Vi fik saaledes at vide af Defensionen — blot for at tage et Par Eksempler — at det aldeles ikke er nogen fundamental Regel, at en Damper skal vige for en Sejler, at det paa Grundlag af Forhørene kunde siges, at „Georg Stages“ Fører ikke havde tilstrækkeligt Kendskab til det Farvand, han sejlede i, at et Sejlskib for at være i Overensstemmelse med Artikel 21 ikke maa have nogen Afdrift (hvad der maaske strængt taget turde være den tungeste Byrde, man endnu har forsøgt at lægge paa den i Forvejen haardt tyngede Sejlskibsfart), og at man under Styringen har at holde sig udelukkende til sit Kompas og navnlig ikke maa indlade sig paa at styre efter Punkter, der er i Sigte.

Særlig interessant er dette sidste, der af Defensionen udvikledes paa en saadan Maade, at man kunde faa det bestemte Indtryk, at „Georg Stage“s Styring ved hin Lejlighed i Grunden maa have været af en saadan Art, at Skoleskibet af den Grund maa have betegnet en alvorlig Fare for alle de Fartøjer, der samtidig befandt sig i det Farvand. Naar man nu betænker, at hver og en, der har gaaet Skolen igennem fra Dæksdreng til Matros, vil kunne mindes mer eller mindre venskabelige Formaninger fra vagthavende Styr mænd af omtrent følgende Ordlyd: „Hold Næsen af Kompasset og se forefter, det er der, Du skal se, om den girer,“ saa lyder det underligt, naar det for Alvor paastaas, at „Georg Stage“ ved at tillade sig at styre efter et i Sigte værende Fyr maa have giret flere Streger og herigennem egentlig foranlediget, at der opstod Fare for Sammenstød.

Det vilde føre for vidt at komme nærmere ind paa disse Ting, og det er heller ikke nødvendigt; det hele karakteriseres maaske lettest ved det Faktum, at mangan Ungmand med blot 10 Maaneders Søfart, der havde overværet den mundtlige Procedure, vilde være gaaet bort opfyldt af Ringeagt for vor fineste søretlige Domstol, thi han — Ungmanden — vilde jo ikke saa vel kunne vide, at saadanne „nautiske“ Betragtninger absolut

ikke kunde faa nogen som helst Indflydelse paa Rettens Opfattelse af Sagen.

Højst sandsynligt var det ufrivilligt, men det kom i alt Fald til at lyde som en blodig Ironi, naar Aktor i sin Replik vægrede sig ved at imødegaa Defensionen paa disse Punkter med den Motivering, „at den ærede Kollega var saa meget mere sagkyndig paa disse Omraader“.

Som vi nævnte ovenfor, faar man ved at overvære saadanne Forhandlinger en Følelse af, at der er noget galt ved Systemet, og det er under alle Omstændigheder hverken smigrende eller opmuntrende for Domstolen, for de implicerede Førere og for Skibsfarten i det hele, at Betragtninger af en saadan Art kommer til at indgaa som et officielt Led i en stor og betydningsfuld Sør-tssag.

Tirsdag d. 5. ds. afgik Chefen for Orlogsværftets Konstruktionskontor, F. L. M. Ortmann, ved Døden i en Alder af 67 Aar.

Kontorchef Ortmann, der var en dygtig og afholdt Mand, har i de sidste c. 5 Aar været Medlem af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, i hvilken han repræsenterede Foreningen til Søfartens Fremme.

Dansk Søforsikring i 1904. De fem kjøbenhavnske Søforsikringsselskaber viser for Aaret 1904 som det fremgaar af „Dansk Forsikrings-Aarboeg“ en Tilbagegang i Brutto-Præmien fra 7,5 Mill. Kr. i 1903 til 7,16 Mill. Kr. Det regnskabsmæssige Overskud er 661,877 Kr. mod 648,467 Kr. det foregaaende Aar.

De udenfor Hovedstaden domicilerede danske Søforsikringsselskaber er næsten alle bygget paa Gensidighed, og deres regnskabsmæssige Driftsresultater unddrager sig ligesom de udenlandske Selskabers Virksomhed Undersøgelse.

Den hos de fem Selskaber i Aaret 1904 indtegnede Forsikringssum androg c. 664 Mill. Kr. mod c. 656 det foregaaende Aar.

Prisen for Bunkerkul i kontinentale Havne i 1906 vil paa Grund af Konkurrence med Westfalen blive omtrent den samme som dette Aar, skriver „Shipp. Gaz.“. De større Firmaer for Bunkerkul har nu udsendt deres Cirkulærer, og westfalske Kul er udbudt til samme Pris som Nordenglands. Begge disse Sorter er i Hamburg udbudt til 13/6, medens Durhamkul er udbudt til 14/6. I Rotterdam, Amsterdam og Antwerpen er begge Sorter udbudt til samme Pris, i Bremen til 15/6, i Kjøbenhavn til 16/6 og i Bergen til 17/6, medens westfalske Kul i Zaandam er udbudt til 14/6 og i Emden til 16/6.

I Anledning af „Hellig Olav“s Grundstødning paa den saakaldte „store Middelgrund“ har den svenske Lodsbestyrelse henstillet til den svenske Marineminister, at det maa bliye paalagt Søkortvæsenet under næste Aars Opmaalinger paa den svenske Vestkyst at lade foretage en nærmere Undersøgelse af den farlige Grund.

Nyt Skibsværft. Skibsbygningsfirmaet H. V. Buhl & Co. i Frederikshavn har, i Følge R. B., faaet ministeriel Approbation paa en Kontrakt angaaende Anlæg af et større Skibsværft ved Frederikshavns Havn. Der vil nu af Firmaet blive bygget en Ophalingsbedding til Fartøjer paa indtil 800 Tons og en Bedding til Fartøjer

paa indtil 200 Tons; samtidig vil der blive bygget en tredje Bedding til mindre Fartøjer samt til Nybygninger.

Vi har modtaget følgende:

Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk. Maa det i Anledning af Hr. Læge Gundels Opsats i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 49 være mig tilladt at fremkomme med følgende Oplysning:

At oplyse alle Sømænd om Kønssygdommens Art og om Maaderne at forebygge dem paa, naas meget langt fra, men om ikke meget, lidt gøres der dog i denne Retning. I de sidste 10—11 Aar har den Læge, som meddeler Undervisning i Sygepleje her paa Skolen, givet hvert Hold Underretning om disse Sygdommes Art og Forebyggelse samt om den første Behandling af dem, og ikke mindst Underretning om, hvor nødvendigt det er for den, der er bleven smittet, hurtigst muligt at søge Lægehjælp. Vi var (og er) nemlig af den Overbevisning, at en saadan Undervisning kan blive af allerstørste Betydning for den vordende Befalingsmand, selv om den her omhandlede Kundskab ikke kræves ved Eksamen.

Marstal Navigationsskole, d. 11. Decbr. 1905.

F. Hansen.

I Følge Privattelegram til „Pol.“ fra London har Great Eastern Jærnbaneselskabet paa et nylig afholdt Direktionsmøde besluttet at forlænge Kajen i Parkestone med 750 Fod. D. F. D. S. har i lang Tid gjort sig store Anstrængelser for at faa indført en Forbedring af Landgangsforholdene i Parkestone, og da den danske Landbrugsminister nylig var i England, undersøgte han selv Forholdene og kom til samme Resultat som D. F. D. S. Senere har Generalkonsul Faber arbejdet videre paa Sagen, og Arbejdet vil nu straks blive paabegyndt.

## Redaktionen af „Dansk Søfartstidende“.

I et i Aktieselskabet „Dansk Søfartstidende“ d. 12. ds. afholdt Bestyrelsesmøde bevilgedes Andragende fra Bladets ansvarshavende Redaktør, Hr. L. Drechsel, om at maatte fratræde sin Stilling fra d. 1. Januar 1906 at regne paa Grund af, at han har overtaget Stillingen som Direktør i „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“.

I samme Møde valgtes enstemmigt Bladets nuværende nautiske Medarbejder, Hr. Navigationslærer Emil Krogh til dets ansvarshavende Redaktør fra d. 1. Januar 1906 at regne.

## Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. <sup>39</sup>/<sub>1905</sub>, afsagt d. 29. Novbr. 1905. Hfm. Storm & Hirsch mod Dampskibsselskabet „Heini“.

Under nærværende Sag drejer Tvisten mellem Parterne sig om Godtgørelse for 2 Overliggedage for de Indstævntes Dampere „Heini“; de Indstævnte har selv skaffet sig Fyldestgørelse for den ene ved Bortsalg af en Del af Citanternes indladede Gods, medens de under denne af Citanterne i den Anledning anlagte Sag ved

Kontrasøgsmaal indtaler deres formentlige Krav paa Godtgørelse for den anden Overliggedag. Sagens nærmere Omstændigheder er følgende.

I September f. A. solgte Grosserer Heinrich Pingel til Firmaet B. Muus & Co. et Parti Rug, hvoraf dette Firma i November s. A. til Firmaet Storm & Hirsch videresolgte c. 170 Tons, at afskibe i April 1905 fra pommersk eller mecklenburgsk Havn cif Sundhavn og paa Kjøbenhavns cif Slutseddels Betingelser.

Ved Certeparti af 29. Marts d. A., oprettet ved Udfyldning af en trykt tysk Blanket, befragtede Grosserer Heinrich Pingel, der tillige er Direktør for det indstævnte Dampskibsselskab, dettes Dampner „Heini“ til at afgaa til Demmin og der indtage c. 170 Tons Rug, hvorefter Skibet uden Ophold og efter nærmere Ordre ved Konnossementstegningen skulde afgaa til Sundhavn. Indladning og Udlosning skulde, fraregnet Søn- og Helligdage og med Fradrag af  $\frac{1}{2}$  Times Frokost- og Vesperpause og 1 à  $1\frac{1}{2}$  Times Middagspause, ske indenfor et Tidsrum af 6 Timer, regnet fra det Øjeblik, Skibet var lade- eller losseklart. I Tilfælde af Ophold ud over nævnte Tid var betinget Overliggedagspenge med 175 Rm. daglig;  $\frac{1}{2}$  Dag eller derunder skulde beregnes som en hel Dag. Overliggetid paa Lossepladsen berettigede Rederiet til at oplægge Ladningen og holde sig til denne for alle Omkostninger, Fragt, Overliggedagspenge etc.

Den 30. s. M. tilskrev Grosserer Pingel sin Køber, B. Muus & Co., at det paagældende Parti vilde blive afladet fra Demmin pr. Dampner „Heini“, der ventelig samme Aften vilde afgaa til Ladepladsen, hvor den vilde kunne indtræffe næste Dags Aften og være ladeklar d. 1. April om Morgenen samt ventelig tillastet samme Dags Eftermiddag, hvorfor han udbad sig Destination for Ladningen. Dette Forlangende gentog han, der ikke havde faaet Svar, i Skrivelse af 1. April under Forbehold af sin Ret til Liggedagspenge, dersom Destinationen ikke kom Afladeren i Hænde, saa snart Skibet var tilastet, idet han paany meddelte, at dette ventelig vilde ske samme Dags Eftermiddag. B. Muus & Co. svarede i Skrivelse af s. D., at de — under Forudsætning af, at Indladningen blev tilendebragt denne Dag — ønskede Partiet sendt til Kjøbenhavn, hvilken Destination Grosserer Pingel uden Indsigelse modtog og lod gaa videre til Afladeren.

Paa Grund af Storm blev „Heini“ imidlertid forsinket, saa den først ankom til Demmin d. 1. April om Eftermiddagen. Den paabegyndte Kl. 5 Efterm. Indladningen, der imidlertid afbrødes ved Uvejr, og derfor — da den følgende Dag var en Søndag — først blev tilendebragt Mandag d. 3. April noget over Kl. 9 Form. Først ved denne Tid modtog Grosserer Pingel telefonisk Meddelelse om Forsinkelsen fra Afladeren og underrettede derefter ved Brev B. Muus & Co. derom med Tilføjende, at Dampskibet efter Indladningen laa paa deres Regning og Risiko, da ingen fyldestgørende Destination nu var til Stede. Herimod protesterede B. Muus & Co., der vil have modtaget Brevet Kl. 12 Middag d. 1. April, idet de efter Konference med deres Købere, Firmaet Storm & Hirsch, Kl. c. 1 s. D. opgav Kjøbenhavn som endeligt Destinationssted, hvilken Meddelelse Grosserer Pingel lod gaa videre til Føreren af „Heini“, der modtog den Kl.  $2\frac{1}{2}$  Efterm. s. D., hvorefter han paa en Kopi af Certepartiet paategnede Forbehold om Godtgørelse for 1 Overliggedag i Anledning af den skete Forsinkelse. En tilsvarende Paategning skete imidlertid ikke paa Konnossementet, da dette, der lød paa Ordre med Tilføjelsen „Frugt og øvrige Betingelser efter Certeparti“, allerede var udstedt og dateret 1. April forinden Indladningens Begyndelse, hvilket i Følge en af Indstævnte fremlagt Erklæring fra Skibets Fører var sket med Samtykke af Rederiet, for at Afladeren gennem Konnossementets Omsætning kunde faa Penge til at frigøre Ladningen, som han havde behæftet.

Den 6. April modtog Citanterne Storm & Hirsch, gennem deres Sælger B. Muus & Co., Afladedokumenterne, Konnossementet og den ovenfor omtalte Genpart af Certepartiet med Kaptajnens Paategning, samt en Meddelelse fra Skibets Agenter om, at et Kvantum Rug vilde blive tilbageholdt til Sikkerhed for de paaløbne Liggedagspenge. Herimod protesterede Citanterne straks under Henvisning til, at den mulig paaløbne Overliggedag ikke vedkom dem, men Agenterne fastholdt i Skrivelse af 7. s. M. deres Krav, hvorhos de tilføjede, at Skibet egentlig havde endnu en Overliggedag til Gode for Ophold ved Losningen, hvorfor de reserverede deres Ret hertil overfor Citanterne. Da disse vedblivende nægtede at betale det afkrævede Beløb 175 Rm. eller 155 Kr. 49 Øre, lod de Indstævnte ved en Mægler bortsælge af den tilbageholdte Del  $3,254\frac{1}{2}$  Pd. Rug, der med Fradrag af Omkostninger udbragte netop det paagældende Beløb, hvad de i Skrivelse af 11. April d. A. meddelte Citanterne med Tilføjende, at deres Krav dermed var udlignet, uden at de da omtalte noget yderligere Krav paa Overliggedagspenge ved Losningen.

I Henhold til Slutseddels Bestemmelser rejstes der dels med Hensyn til de nævnte Overliggedagspenge, dels med Hensyn til et andet Tvistepunkt Sag mellem Firmaet B. Muus & Co. og Grosserer Pingel for Kjøbenhavns Bedømmelses- og Voldgifts-Udvalg for Kornhandelen. Grosserer Pingel gjorde under denne Sag gældende, at Liggedagsspørgsmaalet var ham som Sælger uvedkommende og maatte blive en Sag mellem Ladningsmodtagerne og Rederiet. Ved Udvalgets Kendelse frifandtes Grosserer Pingel for at erstatte de paagældende Overliggedagspenge med den Motivering, at det, da Konnossementet var dateret d. 1. April, havde været ganske uberettiget af Skibet at forlange Overliggedagspenge for d. 3. April.

Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag mod Rederiet. Deres endelige Paastand gaar ud paa, at Rederiet tilpligtes at tilbagebetale dem de fornævnte 155 Kr. 49 Øre med Renter fra Stævningens Dato d. 24. Juni d. A. og Sagens Omkostninger. De har henvist til, at Konnossementet ikke indeholder nogen Paategning om Overliggedagsgodtgørelse, samt at Ladningsmodtagerne ikke betimeligt er underrettet om, at Indladningen ikke kunde tilendebringes d. 1. April. De Indstævnte har paastaet sig frifundet under Paaberaabelse af, at saadanne Mangler ved Konnossementet kun kan gøres gældende af godtroende Ihændehavere, og at Rederiet som saadant eller Skibet ikke kan have nogen Forpligtelse til at give Ladningsmodtagerne Underretning om, at Destinationen er utilstrækkelig.

Retten maa nu for det første finde, at hvis der skulde betales Overliggedagspenge til Skibet paa Grund af Forsinkelsen i Demmin, maatte det være Grosserer Pingel, der skulde betale dem, idet hans Købere under de givne Omstændigheder maatte være berettiget til at vente, at han, hvis Skibet forsinkedes, vilde lade dem dette vide i betimelig Tid.

Selv om ikke den Omstændighed, at Grosserer Pingel er identisk med Direktøren for det sidst nævnte Rederi, kan gøre dette ansvarlig for Grosserer Pingels Forpligtelser, maa dog den nedlagte Paastand tages til Følge, da Rederiet ved at samtykke i, at Konnossementet paa Trods af Sølovens § 133 blev udstedt inden Indladningen, har medvirket til, at Grosserer Pingel ved Voldgiftens Kendelse er gaaet fri for den ham paahvilende Forpligtelse.

Under Sagen har det indstævnte Selskab kontra-indstævnet Citanterne til at betale Godtgørelse for en Overliggedag ved Losningen her i Kjøbenhavn. Det er oplyst under Sagen, at Losningen har taget et Par Timer mere end de i Certepartiet fastsatte 6 Timer, men der er intet oplyst om; hvorledes dette er gaaet til, eller hvem der bærer Skylden derfor. Retten maa imidlertid under Hensyn til samtlige Sagens Omstændigheder finde,

at Kontracitanten ved ikke tidligere at gøre Krav paa denne Godtgørelse og navnlig ved ikke at tage noget Forbehold i sin fornævnte Skrivelse af 11. April maa betragtes som havende givet Afkald paa noget Krav i denne Anledning, og Hovedcitanterne vil derfor være at frifinde.

Kontracitanten Dampskibsselskabet Heini bør alt-saa til Hovedcitanterne Handelsfirmaet Storm & Hirsch betale 155 Kr. 49 Øre med Renter som paastaat.

Hoved- og Kontrasagens Omkostninger findes Kontracitanten at burde tilsvare Hovedcitanterne med 25 Kr.

### Om Observationer med havaret Refleksionsinstrument.

Vi har modtaget følgende:

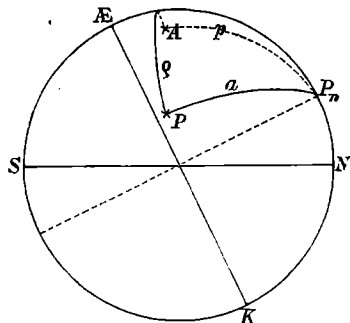
At en Sekstant har faaet en ret alvorlig Beskadigelse behøver ikke absolut at gøre den ganske ubrugelig. Et Eksempel vil lettest vise, hvorledes man i en saadan snæver Vending alligevel kan klare sig.

Natten mellem 20. og 21. November 1889 maales Vinklen mellem *Aldebaran* og *Procyon* 46° 0'. Da Sekstanten havde faaet et Stød ved et Fald fra Skylygten til Dækket, anses den maalte Vinkel for meget upaalidelig. Find Instrumentets omtrentlige Fejl.

Skibet er efter Bestikket paa 23° 30' N. Brd. og 30° 0' V. Lgd.

*Aldebaran* Rectasc. 4<sup>t</sup> 29<sup>m</sup> 36<sup>s</sup> N. Dekl. 16° 17' 14"  
*Procyon* — 7<sup>t</sup> 33<sup>m</sup> 32<sup>s</sup> N. Dekl. 5° 30' 28"  
 Rectasc. Diff. 3<sup>t</sup> 3<sup>m</sup> 56<sup>s</sup>

*Aldebarans* Polar Dist. 73° 42' 46".  
*Procyons* — 84° 29' 32".  
 ∠ P = Stjernernes Rect. Diff.  
 Siden p = *Aldebarans* Polardist.  
 Siden a = *Procyons* —



Find Siden  $\phi$ , som er den centrale Distance mellem Stjerneerne (Sfærisk Trigonometri, Formlen: 2 Sider og den mellemliggende Vinkel).

$\angle P = 3^t 3^m 56^s \log \cos 9,84190$   
 $p = 73^\circ 42' 46'' \log \operatorname{tg} 0,53435 \log \cos 9,44786$   
 $a' = 67^\circ 11' 38'' \log \operatorname{tg} 0,37625 \log \cos 0,41160$   
 $a = 84^\circ 29' 32''$   
 $a - a' = 17^\circ 17' 54'' \dots \dots \dots \log \cos 9,97989$   
 Siden  $\phi$  = Stjernernes centrale Dist. ..  $\log \cos 9,83935$   
 $\phi = 46^\circ 18' 23''$ .

Sættes den centrale Dist. lig den app. Dist. har man

app. Dist. = 46° 18' 23"  
 obsv. Dist. = 46° 0' 0"  
 Korrektion paa obsv. Dist. + 18' 23"

Instrumentet lader man blive staaende fastskruet paa den maalte Distancevinkel, og ved Hjælp af dette bestemmer man senere det Øjeblik, da f. Eks. Solens Højde netop er lige saa stor som den maalte Distance. Kronometerets Visning i dette Øjeblik noteres, og ved at anvende den fundne Korrektion paa Højden faar man Solens obsv. Højde, der derefter kan benyttes til at nedlægge en Stedlinje i Kortet eller paa anden Maade.

I det efterfølgende Eksempel benyttes den observerede Højde til at beregne en Bredde udenfor Meridianen.

Fm. d. 21. November 1889 paa giss. N. Brd. 23° 30' giss. V. Lgd. 30° 0' iagttages Solhøjden 46° 0' med det defekte Instrument i det Øjeblik, da Grw. Klokkeslettet i Følge Kronometeret er 1<sup>t</sup> 50<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> d. 21/11. Øjets Højde 12 Fod.

Find Bredden ved Benyttelsen af den ovenstaaende Observation.

Distancen mellem Stjerneerne, maalt 46° 0' = Solens Højde,  
 Korr. beregnet ved Observation + 18' 23"  
 46° 18' 23"  $\ominus$  obsv. Højde

Vest Lgd. i Tid. . . . . 2<sup>t</sup> 0<sup>m</sup> 0<sup>s</sup>  
 Mkl. i Grw. i Obsv. Moment 21/11 1<sup>t</sup> 50<sup>m</sup> 0<sup>s</sup>  
 Mkl. om Bord 21/11 Fm. . . . . 11<sup>t</sup> 50<sup>m</sup> 0<sup>s</sup>  
 Tidsækv. . . . . + 13<sup>m</sup> 52<sup>s</sup>  
 Timev. . . . . 0<sup>t</sup> 3<sup>m</sup> 52<sup>s</sup>

$\odot$  S. Dekl. . . . . Tidsækv.  
 20° 2' 11" Mmd. Grw. 21/11 1889 13<sup>m</sup> 53<sup>s</sup> 5  
 + 1' 0" Rettelse 1<sup>t</sup> 50<sup>m</sup> . . . . . — 1<sup>s</sup> 3  
 20° 3' 11" . . . . . 13<sup>m</sup> 52<sup>s</sup> 2

1 <sup>t</sup>	32" 7	0 <sup>s</sup> 7
2 <sup>t</sup>	65" 4	1 <sup>s</sup> 4
10 <sup>m</sup>	5" 5	0 <sup>s</sup> 1
	59" 9	1 <sup>s</sup> 3

2" 46 Kulm. Sek. sv. til Brd. og Dekl.  
 15,0 Kvadratet af Timev. Minutantal.  
 36" 9  
 0' 6 Højdeforøgelse.

$\ominus$  obsv. Højde . . . . . 46° 18' 4  
 Rettelse Tab. . . . . + 11' 8  
 $\ominus$  Centralhøjde . . . . . 46° 30' 2  
 Højdeforøgelse . . . . . + 0' 6  
 S.  $\ominus$  Centralhd. i Meridian 46° 30' 8  
 N.  $\ominus$  Meridian Zenitdist. . . 43° 29' 2  
 S.  $\odot$  Deklination . . . . . 20° 3' 2

Obsv. N. Brd. . . . . 23° 26' 0 Md. 21/11 1889.

I Følge ovenstaaende kan man ogsaa nedlægge en Stedlinje i Kortet, selv om man har mistet sin Sekstant, blot man er i Stand til at lave et Spejlinstrument, hvorved det er muligt at bringe den ene Stjernes reflekterede Billede til at dække den anden Stjernes retsete Billede.

Jeg har en Gang faaet lavet et saadant Instrument om Bord, rigtignok kun af Træ, og med det har jeg flere Gange taget korresponderende Højder med ret godt Resultat; men kan Instrumentet laves af Jærn eller Metal maa det jo være bedre, da Træ er mere udsat for at slaa sig af Tørke og Fugtighed.

Fejlen, som begaas ved at sætte app. Dist. lig centrale Dist. er størst, naar begge Stjerner staar i samme

Azimut Cirkellinje, og mindst naar Højderne er lige store, forudsat at Distancen i begge Tilfælde er ens.

I samme Azimut Cirkel — begge Højder paa samme Side af Zenit — er Fejlen lig Højdernes Refraktions Forskel. Paa modsatte Sider af Zenit i samme Azimut Cirkel er Fejlen lig Summen af Refraktionerne.

Fejlen er størst med store Distancer, mindre med mindre Distancer.

Da man ikke har Brug for Distancer større end 90°, naar man ønsker at benytte dem som Højder, og man ikke observerer paa en Tid, hvor mindste Højde er under 12°, kan Fejlen i intet Tilfælde overstige 5 Minuter.

Vil man have et nøjagtigt Resultat, maa man reducere den centrale Distance til app. Dist., idet man da ved at sammenligne denne med den maalte Vinkel faar Instrumentets Fejl paa denne Vinkel med Nøjagtighed.

*J. F. Lohman.*

## Loddeapparater.

I December Hæftet af „Tidsskrift for Søværnen“ har Det kgl. Søkort-Arkiv givet et Uddrag af to Indberetninger til Marineministeriet fra henholdsvis Kaptajn i Flaaden R. H. Kjølens og Professor ved Polyteknisk Lærestanstalt K. Prytz over Forsøg med Kaptajn Rungs Batometer og Kaptajn Clausens Kontrol-dybdemaaler.

De af Kaptajn Kjølens indberettede Forsøg, der omfatter begge Apparater, er udført fra Dampminebaaden „Beskytteren“ paa dennes Opmaalingsstogt ved Island i 1904. Der anvendtes 13 Kontrol-dybdemaalere og 10 Batometre, og alt i alt foretoges 28 Undersøgelser paa Dybder fra 8,8 til 114 Fv. Der er taget et meget stort Antal Lodskud (536 med Kontrol-dybdemaaler og 465 med Batometer), der efter Korrektion for Barometerstand er sammenlignet med Dybden efter opmaalt Line. De enkelte Lodskud er desværre ikke angivet, men man har sammenarbejdet Resultaterne til to Mediumskorrektionskurver henholdsvis for de anvendte Kontrol-dybdemaalere og Batometre.

Af Mediumskorrektionskurven for Kontrol-dybdemaalerne fremgaar, at disse mellem 8 og 15 Fv. gennemsnitlig viser c. 1,5 Fv. for lidt, fra 19 til 55 Fv. er Korrektionen meget nær 0, ved 62 Fv. er den + 2,4 Fv. og ved 65,5 Fv. atter 0; fra 70 til 92 Fv. stiger Korrektionen til + 4,3 Fv, aftager derefter til 2 Fv. ved 100 Fv. og stiger paany til 6 Fv. ved 106 Fv.

Af Mediumskorrektionskurven for Batometrene fremgaar, at disse mellem 10 og 15 Fv. viser 2,5 Fv. for meget; fra 18 til 42 Fv. stiger Korrektionen fra 0 til + 4,3 Fv., ved 47 Fv. er den + 0,7 Fv., men stiger straks til + 5 Fv. ved 50 Fv. Korrektionen vedbliver at være positiv og har et Maksimum ved 100 Fv. (+ 12 à 13 Fv.), men er allerede ved 112 Fv. sunket til c. + 2,5 Fv.

Nogen Virkning paa Kontrol-dybdemaalernes af Luftabsorption eller Vandtemperatur er det ikke lykkedes at paavise; Instrumenterne viser tværtimod i bestemt Mod-sætning til Absorptionsteorien for lidt paa de Dybder, hvor der er Tale om Afvigelse.

Der mangler Angivelse af, hvorvidt de fundne Mediumskorrektionsværdier gælder for andre end de paa-gældende Sæt Instrumenter; man tør dog vistnok antage, at dette ikke kan være Tilfældet.

Professor Prytz's Indberetning omhandler Forsøg foretaget i Borehullet ved Grøndalsengen i Maj 1905 med 1 Kontrol-dybdemaaler.

Forsøgene, der omfatter 36 Maalinger er foretaget ved Dybder fra 5 til 198 Fv. og Temperaturer fra 0° til 30° og resulterer i fire almen-gyldige Korrektionstabeller henholdsvis for Barometerstand, Temperaturforskel mellem Overfladevand og Bundvand, Vanddampsspænding og Luftabsorption. Hvad den sidste angaar, drejer det sig kun om smaa Korrektioner, idet Luftabsorptionens Indflydelse elimineres i tilstrækkelig Grad, ved at denne Indflydelse ogsaa er til Stede, naar Apparatet inddeles i Værkstedet. Ved langsom Nedfiring paa større Dybder kan Luftabsorptionen dog medføre ret betydelige Fejl.

## Hadsund Broen.

Vi har modtaget følgende:

Det vil vistnok have sin Interesse for Skibsførere og andre, der har med Skibsfart at gøre, at lægge Mærke til Gennemsejlingsforholdene ved Hadsund Broen.

Allerede det, at Reglementet for Gennemsejlingen siges at være bleven offentliggjort gennem „Statstidende“, som vel næppe nogensinde kommer en Skibsfører i Hænde, maa synes mærkeligt, og langt naturligere vilde det have været, om Offentliggørelsen af et saadant Reglement var foregaaet gennem „Efterretninger for Søfarende“ eller „Dansk Søfartstidende“, hvorved det netop vilde naa de Folk, som det er bestemt for.

Signalet gives med Kugler hejst paa en Stang paa Svingpartiet af Broen. 1 Kugle betyder „Passagen stoppet“, 2 Kugler „Fri Gennemsejling Øst fra“ og 3 Kugler „Gennemsejling Vest fra“, men naar Brovægten skønner, at Vind- og Strømforhold kan besværliggøre Sejladsen gennem Broen, hejses et blaat eller grønt Flag over Kuglerne som Signal for, at der skal varpes igennem Broen.

Saa vel jeg som flere andre, der har sejlet her paa Fjorden gennem mange Aar, har ikke haft nogen Anelse om, at der fandtes et saadant Flagsignal og langt mindre om dets Betydning. Naar vi ikke har gjort os bekendt med det foran nævnte Regulativ, da er Grunden simpelt-hen den, at der ikke har eksisteret Eksemplarer heraf til Uddeling, og det ærede Havneudvalg for Mariager-fjord har ikke heller fundet Anledning til at udsende nogen Meddelelse desangaaende, hvad der forøvrigt lettest kunde have fundet Sted gennem Toldvæsenet ved Alsodde. Broen betjenes af en Formand med to Mand til Hjælp, og Pasningen besørgeres af alle tre skiftevis. Til Tider har man imidlertid fundet sig foranlediget til at sende den nævnte Formand ud paa de nørrejdske Banelinjer for at reparere Telefonledninger og lignende og samtidig altsaa overladt Broens Pasning til forhenværende Portører, Stations- og Banearbejdere, Folk, af hvem man jo ikke kan forlange, at de skal kunne bedømme de ofte vanskelige Forhold, som kan indtræffe for en Lods eller Skibsfører i et saa snævert Farvand som netop ved Hadsund.

At et saadant Forhold er mindre heldigt er i sig selv indlysende, og som Eksempel herpaa skal jeg nævne, at da man d. 1. Oktober om Formiddagen hejste Signalet to Kugler, altsaa for fri Passage Øst fra, blev der samtidig hejst Flag som Tegn paa, at der skulde varpes igennem Broen. Flaget og Kuglerne blev imidlertid hejst lige højt, hvad der medførte, at Flaget paa Grund af Vindens Retning ikke kunde ses, før end Broen var helt aaben. Havde vedkommende Vagtmand haft saa megen Omtanke at se til Vejrs, da maatte det straks være blevet ham klart, at Flaget ikke kunde ses, men des-



uagtet kom ved den efterfølgende Kollision den paagældende Bugserbaads og Lægters Røderi, efter hvad der meddeles, dog til at erstatte den Skade, som Damperen ved Kollisionen kom til at anrette paa Broen. Tilmed er Stangen, hvorfra Signalet hejses, for lav i Forhold til den Skov, der danner Baggrund, og hvis gulagtige Kulør paa den Tid af Aaret let falder sammen med Signalkuglernes Farve. Naar man derfor kommer Øst fra, har man ofte betydelige Vanskeligheder ved at se, om der er hejst noget Signal; forøvrigt bør det tilraades Skibsførere, naar de sætter Flag for Broen, da at hejse det paa halv Stang og ikke sætte det i Vantet, da man ellers let vil kunne skyde sig ind under, at Flaget ikke var til at se eller vanskeligt at skelne.

Den 19. Oktober kom Undertegnede op i Nærheden af Broen. Stopsignalet var hejst, men det Nord fra kommende Tog var endnu ikke anmeldt til den første Landstation fra Hadsund, hvilket kunde høres af Togets Fløjtesignal. Imidlertid kom vi til at afvente alle de nedenfor anførte Begivenheder.

Toget kom til Stationen, blev ekspederet og kørte til Hadsund, hvor Passagererne stod ud, og Post m. m. blev ekspederet; Godsvognene kørtes til Vareskuret, hvorefter Toget vendte tilbage til Stationen, og efter et kortere Ophold her kørte det over Broen til Sønder Hadsund, og efter den nødvendige Ekspedition der kørte det atter tilbage over Broen.

Efter at alt dette var forbi, skulde man vente, at Broen var bleven aabnet for Gennemsejling, men imidlertid var der kommet to Køretøjer paa Sydsiden, et fra den modsatte Side, et Par Cyklister og nogle Fodgængere, som alle passerede Broen i det foreskrevne Tempo „Langsomt“, inden Broen endelig blev aabnet. Det var dog os, der var kommet først, og af den Grund laa det nær at antage, at man ikke vilde lade os vente længere end højst nødvendigt, men alt i alt kom vi ved denne Lejlighed til at vente c. 50 Minuter.

F. Menne,  
Fører af S/S. „Møen“ af Mariager.

## Frugtmarkedet.

De fortvivlede Forhold i Rusland har ikke forandret sig væsentligt i Ugens Løb, og desværre ser det i Øjeblikket ikke ud til, at de vil bedre sig saa meget, at Forretningerne i den nærmeste Fremtid atter vil komme ind i en nogenlunde regelmæssig Gænge. Under disse Omstændigheder maa Kornimportørerne skaffe sig Varer andre Steder fra, og det er da i første Række Nordamerika, som drager Fordel af Situationen. Heldigvis er der en udmærket Høst i U. S. og for denne Maanedes Aflastning har der været et udmærket Begær efter Korn-tonnage, som har kunnet betinge højere Rater pr. December, hvorimod der lige for Tiden ikke er saa stor Efterspørgsel pr. Januar og Februar, men for disse Maaneder har der dog fundet store Engagementer Sted paa tidligere Stadier. Ogsaa La Plata Markedet ligger bedre for prompt Lastning, hvorimod Afskiberne synes noget tilbageholdne overfor Februar/Marts Dampere, øjensynlig fordi de vil se, hvorledes Situationen yderligere udvikler sig. Ogsaa paa Udfragter øver Forholdene deres Virkning, thi den Omstændighed, at der kun er yderst faa Laster at erholde fra Sortehavet, foraarsager, at Kulfragterne til Middelhavet etc. holder sig ualmindelig høje, og vi ser i Ugens Løb saaledes Afslutninger til 9 Frcs. Marseille, 8/ Genua, 8/3 Aleksandria, 8/ Port Said, hvilket er 1/ à 2/ højere end det bedste, vi ellers har set i det sidste Par Aar. Samtidig er Returfragteree fra Middelhavet ingenlunde daarligere, og de holdes til Dels oppe derved,

at en Del af de Dampere, som tager Kul ned, gaar ud i Ballast til Amerika.

Det østlige Marked møder op med mere Begær, navnlig for prompt Tonnage, og Raterne er højere. Fra Bombay er der sluttet op til 15/ udsøgt Havn pr. December, medens der fra Kurrachee betales samme Rate pr. Januar. Calcutta har været livligere paa Basis af 21/3 à 22/6 Jute til direkte Havn U. K. eller Kontinentet. Fra Rispladserne noteres omkring 22/6 O. C. pr. Januar/Februar, og 11/6 betales til Japan, én Havn, 12/ to Havne. For Kul betales sidst 1,40 Dollars fra Moji til Hongkong.

Sortehavet er meget stille. Fra de russiske Havne sluttet der saa godt som intet, hvorimod der fra Sulina fandt en halv Snes Befragtninger af prompt Tonnage Sted til 9/ à 9/3 L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg, ligesom der ogsaa sluttedes et Par Baade til Lissabon til 9/ og 9/3. Donauen har taget enkelte, ganske prompte Baade til 10/6 à 11/ London eller Rotterdam, men Sejladsen paa Donauen er farlig nok paa denne Aarstid.

Middelhavet har været en nogenlunde god Aftager af Baade til omtrent uforandrede Rater. De fleste Afslutninger var, som hidtil, for Erts, og der betales bl. a. herfor 8/6 à 9/ Huelva/Antwerpen eller Dunkerque, 10/ Charleston eller Savannah, 5/9 Hornillo Bay/Cardiff, 7/6 Grækenland (én Havn/Rotterdam 15,200 Tons Baad), 8/3 Glasgow, alt med „free despatch“. Esparto og Fosfatfragterne er omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. Aleksandria Markedet ligger fremdeles temmelig stille; sidst betalte Rater er 7/ Bomuldsfrø til London direkte, 9/6 U. K. Ordre, 8/6 direkte Havn, hvilket kan gentages for ikke for store Baade. Ertsfragterne fra Bilbao er knappere og lidt lavere, og der blev sidst betalt 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cardiff, 5/6 à 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Middlesbro, 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Glasgow.

Nordamerika er fastere for Korn-tonnage, som kan give December Lastning, og for saadan har der fra nordlig Atlanterhavshavn sidst været betalt op til 2/ for Havre, 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> tungt Korn til udsøgt Havn, 2/8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Hamburg, men pr. Januar/Februar er Raterne 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. lavere. Paa Netto Charter sluttedes et Par December Baade til 10/6 Hull, Leith eller Rotterdam. Bomuldspladserne tager kun meget faa Baade; sidst betalte Rate er 32/6 fra Savannah til Kontinentet. Golfen er meget stille paa Basis af 11/9 Netto Charter fra New Orleans eller Galveston pr. December/Januar. For Tømmer fragtes der heller ikke meget, og Raterne er omtrent uforandrede siden forrige Uge. Der har været sluttet til 82/6 Pensacola/Rotterdam pr. Februar, 88/9 Greenock pr. December. Endnu er at bemærke, at der for Deals fra St. John til Englands Vestkyst er sluttet nogle faa Dampere pr. Marts/April til 40/, hvilket er 2/6 à 5/ højere end Aabningsraten var i Fjor.

La Plata Markedet ligger lidt bedre for prompt Lastning, og 12/ à 12/9 har været betalt fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Februar er Begæret noget mindre paa Basis af 17/ for større, 17/6 à 17/9 for mindre Baade. For Quebracho fra Gaboto betales 17/6 U. K. eller Kontinentet pr. December.

Østersøen har næsten intet at byde paa. Der har jo nu i over en Uge ikke været og er fremdeles ingen Telegraf- eller Postforbindelse med Rusland, hvorved næsten al Handel lammes. Eksporten fra de russiske Havne er aldeles forsvindende, og fra de tyske Pladser er det ogsaa overordentlig sparsomt med Last. Korn-noteringerne fra Kønigsberg er nærmest nominelle, og for Sleepers fra Memel eller Danzig noteres kun 6/6 Grimsby eller West Hartlepool, 7/ London. For Sukker fra Neufahrwasser noteres 6/6 pr. Ton til Liverpool.

Kulfragterne til Østersøen er omtrent uforandrede fra forrige Uge, men ad Middelhavet til er de steget yderligere og holder sig faste omkring Topraterne. Blandt Afslutningerne fra Østkysten skal vi nævne 7/ à 7/6 Riga eller Reval, 6/ à 6/6 Stockholm, 5/ Swinemünde,

4/6 à 4/9 for større Baade til Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ à 5/6 for mindre til danske Provinshavne, 5/ à 5/3 Kiel, Wismar eller Flensborg, 3/9 à 4/ Rotterdam, 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5/6 Lissabon, 7/3 à 7/6 Genua, 9/ Venedig. Fra Cardiff sluttedes der meget livligt, og der betaltes bl. a. 5/3 à 5/9 Rouen, Frs. 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 8/ Algier, 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> à 9 Marseille, 7/6 a 7/9 Barcelona, 8/ Genua, 8/ à 8/3 Syra, Piræus, Port Said eller Aleksandria, 8/9 Bari, 10/6 Colombo, 11/6 Singapore, 11/6 à 12/ La Plata (prompt), 7/6 à 7/9 Las Palmas, Madeira eller Tenerifa.

Fragtmarkedet for Sejlere paa Østersøen er lige stillestående, og Vinteren begynder nu saa smaat at gøre sig gældende; fra Königsberg meldes saaledes, at Sejladsen for Sejlere nu kun er mulig ved Bugserhjul. Ellers er at berette, at fra Stolpmünde blev sluttet til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark, fra Rügenwalde til 5 Mark for Rug til Danmark; fra Stolpmünde søges endnu et Par Skibe;

Stettin er det yderst elendigt; der skal være sluttet til omkring 3 Mark, enkelte Skibe endog til kun 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mark for tunge Laster til danske Havne, og der er ikke saa faa fragtledige Skibe; fra Stralsund blev gjort til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark for Rug.

ab Kjøbenhavn blev i de sidste to Dage i forrige Uge sluttet til temmelig gode Rater; saaledes Bomuldsfrøkager til Stubbekjøbing 15 Øre, Samsø 17/18 Øre, til Nysted endog til 20 Øre; fra ventende Damper (som forøvrigt i Mandags i Taagen grundstødte ved Hveen) vil der komme en Del Ladninger Bomuldsfrøkager nærmest til Slesvig Holsten og Bornholm, og da der i Øjeblikket ikke er saa mange fragsøgende Skibe, er der Udsigt til en Bedring i Fragterne.

ab svenske Sundhavne noteres til Kiel 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Mark, Sønderborg 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mark, Lübeck 4 Mark, alt Lervarer, samt til Rostock, Wismar Brædder 10 Pf. pr. Kbfd.

## Fra Sø og Land.

Fanø Navigationskole. Til den offentlige Eksamen for 3. Termin indstilledes 8 Elever til den alm. Styrmandseksamen, hvilke alle bestod.

Til 2. Afdeling indstilledes 2 Elever, som ligeledes bestod.

Reddet Skibsbesætning. Skonnert „Avance“ af Marstal, ført af Kaptajn L. Rasmussen fra Svendborg, indkom i Følge „S. A.“ den 16. November til London medhavende 6 Mand, der i sidste Øjeblik under haard Storm reddedes fra en tysk Skonnert.

Det var i Nærheden af Doggers Bank, at den tyske Skonnert, der var hjemmehørende i Barth og paa Rejse fra Wemyss til Bremerhaven med Kul, blev observeret i stærkt havareret Tilstand og meget læk.

Skonnert „Avance“, der paa samme Tid laa underdrejet for smaa Sejl, styrede straks mod Vraget, og kom netop saa nær, at Kaptajn Rasmussen kunde tilraabe de Skibbrudne at gaa i Baaden. Dette lykkedes, og ved yderligere at til sætte Sejl paa „Avance“ manøvreredes saaledes, trods Stormen, at da Baaden med dens 6 Mands Besætning saas komme styrende med Seen, laa „Avance“ netop i Læ af Vraget med Liner og Bøjer parat til at modtage de Mænd, der saa haardt havde kæmpet for Livet. Skønt havareret, naaede Baaden omsider at faa Forbindelse med „Avance“. Umiddelbart efter Redningen gik det forladte Skib under.

Efter fire Dages Forløb landsattes Mandskabet i London

Kaptajnen paa Skonnerten „Leif“ af Svendborg, ankommet til Kjørteminde den 5. ds., meddeler at Ungmanden Valdemar Jakobsen af Nykjøbing den 27. f. M. er skyllet over Bord og druknet.

Matros Poul Lauritsen, 24 Aar gammel, formentlig at Kjøbenhavn, der var forhyret med det hollandske Dampskib „Nederland“, er den 7. f. M. afgaaet ved Døden der om Bord Hans Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet.

## Ugens Havarier.

Noreg, Dpsk. af Bergen, har, paa Rejsen fra Sundsvall til Rotterdam med Trælast, været paa Grund paa Saltholmen. Svitzers har assisteret Skibet flot og ind til Kjøbenhavn, hvorfra det, efter at have erholdt Sødygtigheds Attest, er afsejlet til Rotterdam.

Gylfe, Dpsk. af Gøteborg, er den 27. f. M. afsejlet fra Windau til Kjøbenhavn med Korn; da der ikke siden er hørt noget fra Damperen, maa det desværre formodes, at den er gaaet under med Mand og Mus.

Poseidon, Trawldamper af Altona, kom den 7. ds., paa Rejsen fra Hamburg til Nordøen bestemt til Fiskeri, paa Grund paa Læsø. Fiskekutteren „Nordkap“ af Frederikshavn bjærgede Besætningen, 10 Mand, samt deres Tøj ind til Frederikshavn. Kort efter sank Trawldamperen. Svitzers, der hurtig ankom til Strandingsstedet, har senere løftet Skibet og foreløbig tætnet det, hvorefter det blev indbragt til Frederikshavn.

John, Skonnert af Limhamn, er, paa Rejsen fra Råfso til Kjøbenhavn med Trælast, forlist ved Daggerodde. Besætningen er bjærget ind til Malmø.

J. C. la Cour, Dpsk. af Esbjerg, har paa sin sidste Rejse fra Parkeston til Esbjerg faaet en Del Maskinskade, som maa repareres, før Skibet atter kan fortsætte i sin Rutefart.

Granaria, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Kanadas Kyst været paa Grund og faaet en Del Bundskade. Desuden har Skibet paa Rejsen til Cardiff, hvor det nu dokker for at reparere, erholdt nogen oven Bords Skade.

Ariel, Skonnertbrig af Marstal, har, paa Rejsen fra Lissabon til Frederikshavn, haft meget haardt Vejr og faaet en Del Skader, som maa repareres i Frederikshavn.

Esbern Snare, Dpsk. af Odense, har paa Elben paa Rejsen fra Hamburg til Aalborg været i Kollision med en Evert, som fik en Del oven Bords Skade. „Esbern Snare“ fik ingen Skade.

Gallisto, Dpsk. af Rotterdam, er paa Rejsen fra New Orleans til Kjøbenhavn kommen paa Grund paa Nordsiden af Hveen. Svitzers assisterer.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Den 7. December foretoges den officielle Prøvetur med Dampskibet „Ellen“, bygget af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft for Regning Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Prøven faldt overordentlig heldig ud, saa vel hvad den opnaaede Fart som Kulforbrug angaar.

## Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**

Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. December) Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Antwerpen 2. Decbr. — Alexandra, Thomsen, afg. fra Kristiania 21. Novbr. til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 10. Decbr. — Arno, Strubberg, ankom hertil 12. December. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Königsberg 1. December. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9. December. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 8. December. — Axelhus, Skov, ankom hertil 10. December. — Baron Stjernblad, Kaas,

ank. hertil 9. December. — Beira, Lunge, afgik fra Valencia 10. December. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. herfra 2. December. — Christian IX, Wiencke, ank. til Pillau 11. December. — Dagmar, Larsen, ankom hertil 11. Decbr. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 2. December. — Ella, Andresen, afgik herfra 9. December. — Florida, Ørum, afg. fra Stettin 12. December. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 11. December. — Garonne, Kromann, ank. til Danzig 10. December. — Georgios I, Sørensen, ankom hertil 10. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Cardiff 1. Decbr. — Jolantha, Simonsen, afgik fra Antwerpen 9. Decbr. — Kasan, Hansen, afgik herfra 5. Decbr. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 3. December. — Kiew, Meldahl, ankom til Hull 8. Decbr. — Kursk, Gommessen, afgik herfra 1. December til Windau og Libau. — Loire, Craignou, afgik herfra 11. December. — Louise, Kruse, afgik fra Leith 6. December. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York 29. November. — L. P. Holmblad, Rabe, ankom til Boston 9. December. — Maja, Iversen, ankom hertil 11. December. — Morsø, Jacobsen, ankom til Trondhjem 8. December. — Moskø, Gøtsche, ankom hertil 12. December. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til London 10. Decbr. — Leopold II, Meyer, ank. til Leith 7. Decbr. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Reval 21. November. — Omsk, Jonsen, afgik fra Blyth 8. December. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 3. Decbr. — Perm, Christensen, afgik fra London 9. December. — Pregel, Olsen, afgik herfra 11. December. — Rita, Schibbye, afgik fra Oporto 8. December. — Seine, Dampt, ank. til la Rochelle 6. Decbr. — Texas, Andersen, afg. herfra 28. November til New York. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 12. December for Hull—her. — Tiber, Bech, afg. fra Riga 9. December. — Valdemar, Johnsen, ankom til Antwerpen 5. December. — Vjondsøssel, Jacobæus, afgik fra Riga 5. December. — Viking, Rasmussen, afgik fra Napoli 11. December. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 8. December. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 1. Decbr. — Hengest, Harder, afgik fra Antwerpen 10. December. — Esbjerg, Sæberg, afgik fra Harnæs 12. December. — Ceres, da Cunha, ankom til Hamburg 9. December. — Livadia, Andersen afgik fra Odense 12. December. — Lord afgik fra Liverpool 9. December. — Vadsø ankom til Manchester 6. December. — Hittfeld afgik herfra 11. Decbr. — Riberhuus, Andresen, ankom til Trondhjem 11. December. — Annie ankom hertil 11. December. — Leander pass. Holtenau 11. Decbr. for Bremen—her. — Pallas afg. fra Rotterdam 9. December. — Dana ankom hertil 10. December. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 2. Decbr. paa Rejse herfra til Island. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 7. December paa Rejse herfra til Færøerne.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ankom til Bremen 12. Decbr. — Frode, Meyer, ankom til Antwerpen 4. December. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ankom til Bilbao 10. December. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Parana 7. December. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Sharpness 8. December. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Riga 7. December, best. til Ghent. — Knud II, Hansen, afgik fra Stettin 12. December, best. til Libau. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 11. December, bestemt til Libau. — Ragnar, Holst, ankom til Stettin 12. December. — Skjold, Risø, ankom til Newcastle 11. December. — Olaf, Th. H. Petersen, afg. fra Kallerø 8. December, best. til Chantenay. — Svend II, Jensen, ank. til Algier 9. Decbr.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ankom til Kbhvn. 10. Decbr. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Kbhvn. 12. December. — Ulf, Huus, afgik fra Dunston 12. December, best. til Stettin.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, afgik fra Newport News 8. Decbr., bestemt til Emden. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Genua 8. Decbr. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Cardiff 5. Decbr., bestemt til Genua. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Barry 9. December. — Helmer Mørch, Jørgensen, ankom til New York 5. December. — Excellence Pleske, Thorsø, ankom til Riga 4. December. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ankom til Blyth 27. November. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til London 6. Decbr. — Peter Berg, Knudsen, ankom til Riga 28. Novbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Burntisland 8. Decbr. — Johan Siem, Petersen, ankom til Libau 30. November. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 4. December, best. til Riga.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, ank. til Gand 11. Decbr. — I. N. Madvig, Schjød, ank. til Dunkerque 9. December. — Hamlet, Reese, ankom til Riga 30. November. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 11. December. — Rolf, Olsen, ank. til Anvers 4. Decbr. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Bremen 11. December.

**Heimdal.** Anine, Leth, ankom til Antwerpen 9. Decbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Huelva 6. Decbr. — Helga, Vaagen Hansen, ankom til Seaham 9. Decbr. — Martha,

Christensen, ank. til Rouen 10. Decbr. — Elna, Olsen, afg. fra Sunderland 12. Decbr. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Oran 8. December. — Simone, Møller, afgik fra Bona 9. Decbr. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Seaham 8. Decbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ank. til Libau 8. Decbr. Nancy, Th. Brinch, ankom til Blyth 11. Decbr. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Bremerhaven 7. December, best. til Reval. — Nordsøen, Gram, afg. fra Bremerhaven 6. Decbr., bestemt til Reval. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 9. Decbr., ankom til Stugsund 11. Decbr. — Nora, Jørgensen, ankom til Burntisland 11. December. — Cito, P. Nielsen, afgik fra Dieppe 10. Decbr., bestemt til London. — Napoli, Christensen, afgik fra til Antwerpen 10. December, best. til Methil. — Bodil, Jessen, ankom til Cartagena 11. December. — Dagmar, Hansen, afg. fra Le Tréport 11. Decbr., bestemt til Methil. — Neptun, Knudsen, afg. fra Huelva 9. December, best. til London. — Norma, K. Nielsen, ankom til Esbjerg 9. Decbr. — Alfa, Iversen, afgik fra Esbjerg 9. December, ank. til Tynen 12. December. — Ellen, Th. Nielsen, afgik fra Kbhvn. 9. December, bestemt til Blyth.

**Jylland.** Ebba, Meinertz, afgik fra Newport 3. December til Spezzia. — Ingrid, Winther, ank. til Rouen 10. Decbr. — Karen, Eriksen, ankom til Bristol 7. December.

**Dampskibsselskabet Torm.** Helene, Jensen, ankom til Delfzijl 6. Decbr. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Methil 9. Decbr., bestemt til Neufahrwasser. — Agnete, Sørensen, afgik fra Methil 9. Decbr., ank. til Kbhvn. 12. December. — Hermia, Petersen, ankom til Burntisland 9. December. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 9. Decbr., bestemt til Grangemouth. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 6. Decbr., bestemt til Burntisland. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Korsør 7. December, ank. til Methil 12. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 8. Decbr., best. til Newcastle.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til Kbhvn. 10. December. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Antwerpen 9. Decbr. — St. Thomas, Prahl, afg. fra Cadiz 1. Decbr. — St. Domingo, Koch, ank. til Progresso 5. December.

**Svendsen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra West Hartlepool 5. Decbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra West Hartlepool 4. December. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Burntisland 12. December. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Aarhus 12. Decbr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Stettin 4. December. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Swinemünde 11. Decbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Terneuxen 5. December. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Alexandria 4. December. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Hudiksvall 9. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Alexandria 29. November. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Alexandria 1. December. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Ghent 10. Decbr. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Sfax 10. December. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Esbjerg 10. December.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 30. November. — London, Krogh, ank. til Aarhus 9. Decbr. — Paris, Tholander, afgik fra Aarhus 9. December, best. til Boness. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 25. Novbr., best. til Demerara.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Sunderland 12. Decbr. — Wien, Brink, ankom til Aarhus 6. December. — Roma, v. Thun, ankom til Demerara 29. Novbr.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Korsør 10. Decbr. — Clara, Villadsen, afgik fra Kbhvn. 9. December, bestemt til Blyth. — Kai, Kurtzhals, ankom til Sevilla 9. Decbr. — Erik, Steen, afgik fra Methil 9. Decbr., bestemt til Kallundborg. — Svend, Christensen, afgik fra Kbhvn. 9. December, best. til Blyth. — Axel, Damm, ankom til Ghent 12. Decbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Geestemünde 10. December. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Messina 9. December. — H. V. Fisker, Nissen, ankom til Bona 7. December. — Chr. Gylstorf, Nielsen, ankom til Hartlepool 12. Decbr. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Methil 10. Decbr. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afgik fra Sunderland 8. Decbr., bestemt til Helsingfors. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Hartlepool 7. Decbr.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, afg. fra Swinemünde 11. Decbr., best. til Windau. — Katholm, Arnesen, ankom til Cardiff 11. December. — Hjørtholm, Clausen, afgik fra Kbhvn. 7. Decbr., best. til Nantes. — Svanholm, Knudsen, ank. til Bristol 11. December.

### Sejlskibe.

**Fagø, Nordby.** Copley, Struckmann, ankom til San Francisco 27. November fra Antwerpen. — Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Gorontala 24. November til Kanalen f. O. — Esmeraldo, Pedersen, ankom til Hamburg 3. December fra London. — Mærdor, Mørck, ankom til Rio Grande 3.

December fra Hamburg. — Anna Agnete, Callesen, ankom til Antwerpen 5. December fra Rosario via Punta Delgade. — Tercera, Pedersen, afgik fra Cardiff 25. November til Dar es Salaam. — Doris Brodersen, Hansen, ankom til Matupi 18. November fra Westport. — Thora, Thomsen, afgik fra Mauritius 7. December til Port Elisabeth.

**Svendborg.** Leif, Andersen, ankom til Kjerteminde 5. December. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Kiel 5. December. — London, Andersen, ankom til Københavns Red 7. December. — Valkyrien, Hansen, ankom til Dunkerque 7. December. — Insulaneren, Nielsen, ankom til Grimsby 7. December. — Martin, Hvenegaard, ankom til Tranebjerg 8. December. — Iris, Hansen, ankom til Cuxhafen 9. December. — Marie, Carlsen, ankom til Portsmouth 11. December. — Fylla, Rasmussen, ankom til Danzig 10. December. — Flora, Sørensen, ankom til Leith 11. Decbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Skjelskør 10. December. — Doris, Købke, ankom til Kjøge 9. Dehember. — Fulvia, Petersen, ankom til Bandholm 9. December. — Valborg, Brandt, ankom til Bandholm 10. December. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Odense 9. December. — Erhardt, Larsen, ank. til Drøbak 10. December. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Aalborg 9. December.

**Ærø.** Merkur, Friis, ankom 5. December til Leith. — Amor, Hansen, ankom 4. December til Landskrona. — Bonavista, Christensen, ankom 6. December til Livorno. — Christiana, Nielsen, ankom 6. December til Holbæk. — Forældres Minde, Christensen, ankom 6. December til Grangemouth. — Ansgar, Jørgensen, ankom 6. December paa Cardiff Red. — Zephyr, Hansen, afgik 5. December fra Hamburg til Laguna de Terminos. — Ariel, Christensen, ankom 6. December til Frederikshavn. — Hydra, Albertsen, ankom 6. December til Port Talfort. — Smart, Albertsen, afgik 5. December fra Sunderland til Kolding. — Ærø, Christensen, ankom 6. December til Newport Mon. — Albertine, Madsen, er ankommen til Pillau. — Heimdahl, Eriksen, afgik 6. December fra Landskrona til Göteborg. — Enigheden, Friis, afgik 5. Decbr. fra København til Nykjøbing M. — Mindet, Rasmussen, ankom 5. December til København. — Ceres, Bager, ankom 7. December til Blyth. — Bølgen, Friis, ankom 6. Decbr. til Nakskov. — Heimdahl, Eriksen, ankom 8. December til Göteborg. — Yrsa, Bay, afgik 4. Decbr. fra Civitavecchia til Dumean ved Liverpool. — Svalen, Rosenbeck ankom 8. December til Setubal. — Rolf, Christensen, ankom 9. December til Karrebæksminde. — Ami, Christensen, ankom 9. December til Faxe Ladeplads. — Marstal, Hansen, ankom 9. December til Orth. — Maagen, Mortensen, ankom 9. December til Fiume. — Frem, Haagensen, ankom 9. December til Heiligenhafen. — Eos, Christensen, ankom 9. December til Nyborg. — Marie, Friis, ankom 7. December til Warnemünde. — Nielsine, Christensen, ankom 7. December til København. — Fuglen, Petersen, afgik 7. December fra København til Halmstad. — Emilie, Friis, ankom 8. December til København.

## Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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 10 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

**Kattegat. Aalborg-Bugt. Hals SØ.** Vraget, som forgæves var eftersøgt 4 Kml. SØ. for Hals, er nu fundet i 6½ Fv. Vand paa 56° 48' N. Br. 10° 38' Ø. Lgd. Vraget er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 5½ Fv.

**Sundet. Kjøbenhavns Søminekorpsets Øvelsesplads.** Den 16de December 1905 inddrages Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesteen. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

**Store-Bælt. Korsør.** I Begyndelsen af 1906 forandres Korsør Ledefyrilinje saaledes:

Bagfyret flyttes 70 Alen S. 70° Ø. hen, mellem det sydlige Dampfærgeleje og Havnen. Flammens Højde: 60 Fod. Synsviddens: 13½ Kml. Hvidt, 56 Fod højt Jærnstativ med en ligesidet Trekant med Spidsen nedad. 55° 20' 10" N. Br. 11° 8' 32" Ø. Lgd.

Forfyret flyttes og anbringes 118 Alen S. 74° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 10½ Kml. Hvidt, 24 Fod højt Jærnstativ med en ligesidet Trekant med Spidsen opad.

Fyrene er uforandret.

Holdt overet i S. 74° V. og N. 74° Ø. leder de i den udybede Rende til Havnen.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Sverrig. Svenska Högarne.** Svenska Högarne Lodseri nedlægges den 31te December 1905.

**Kalmarsund. Öland. Sandviken.** Ved Sandviken er tændt to røde, faste Havnefyre. Flammens Højde: 33 og 20 Fod. De staar c. 200 Alen S. 80° V. og N. 80° Ø. fra hinanden. Fyrpæle med hvide Tavler. Brændetid: 15de Marts—14de April og 25de August—20de December. 57° 4' 17" N. Br. 16° 51' 33" Ø. Lgd.

**Ispeudde.** Ispeudde Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra N. 24° V. gennem N. til N. 13½° Ø. rødt Lys fra N. 13½° Ø. til N. 18½° Ø. over Grebygrundet. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Tyskland. Wester Markeldorf Fyr VNV.** Den 29de November. Mellem Fyrskibene „Fehmarnbelt“ og „Gabelsflach“, 12 Kml. fra det førstnævnte. Vraget af et lille Sejlskib, med en Mast over Vandet.

### Kattegat og Skagerrak.

**Sverrig.** Stormvarsel-Stationer er oprettet ved Helsingborg, Torekov, Morup Tånge Fyr, Varberg, Vinga, Gullholmen, Lysekil og Smögen. Signalerne vises fra en Mast.

En Kegle med Spidsen opad betyder: Haard Kuling, overvejende mellem N. og Ø.

En Kegle med Spidsen nedad betyder: Haard Kuling, overvejende mellem S. og V.

En Kugle betyder: Haard Kuling uden Angivelse af Retningen.

En Kegle med Spidsen opad over en Kugle betyder: Storm, overvejende mellem N. og Ø.

En Kegle med Spidsen nedad under en Kugle betyder: Storm, overvejende mellem S. og V.

To Kugler betyder: Storm uden Angivelse af Retning.

Ved disse Stationer findes desuden Opslagskasse til Vejrmædelser.

Opslagskasser til Vejrmædelser findes desuden paa følgende Steder: Skanør, Limhamn, Malmö, Borstahusen, Råå, Lerberget, Mølle, Halmstad, Falkenberg, Långedrag, Göteborg, Marstrand, Mollösund, Kåringön, Uddevalla, Bovallstrand, Fjällbacka, Grebbestad, Hafstensund og Strömstad.

**Väckholm.** En 8 Fods Grund er fundet 30 Alen NNV. fra Stagen med sort Ballon ved Väckholmsgrundet. Stagen er derfor flyttet til N. for den fundne Grund. 58° 8' 2" N. Br. 11° 25' 3" Ø. Lgd.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Lister Dyb—Hever.** I Mittel-, Süder- og Norder-Hever bliver Sommersømærkerne til Forsøg liggende ude i Vinter. I de andre Farvande fra Lister Dyb til Hever er Vinterafmærkningen foretaget. Med Isgang kan man ikke stole paa Afmærkningen.

**Elben. Juels Mittelgrund.** Everten „Elise Wiepke“ er sunket ½ Kbl. N. for Linjen mellem Spirtønde J/K og K ved Juels Mittelgrund. Vraget eller Dykkerskibene ved det er afmærket paa sædvanlig Maade. 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd.

**Steindeich-Elselfeth. Krautsand.** Paa Øen Krautsand er tændt et hvidt, fast Fyr 1 Kbl. S. 57½° Ø. fra Krautsand Blinkfyre. Flammens Højde: 32 Fod. Fyrpæl. Holdt overet med Krautsand Blinkfyre leder det mellem Brokdorf og Pagensand Ledefyr. 53° 45' N. Br. 9° 23' Ø. Lgd.

Paa Krautsand Fyrbaake er c. 35 Fod under Blinkfyret tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 60° Ø. til S. 55° Ø. fri S. om Stakkene ved Steindeich-Elselfeth og N. om rød Spirtønde B.

I Steindeich-Elselfeth Fyr er den røde Vinkel formindsket til 10°, hvis N.-Kant gaar gennem Skæringen af Krautsand ny Fyr og Brokdorf Ledefyrilinje, og S.-Kanten gaar over Baaken paa N.-Enden af Ruthensand. I øvrigt er Fyret uforandret.

**Holland.** Følgende Forandringer er foretaget i Vinterafmærkningen: Inschot og Zuidostrak. Den røde Lystønde „Oude Vlie“ ombyttes ved Isgang med en rød Kugletønde med Diamant.

Meep. Om Vinteren ombyttes Spidstønderne Nr. 1, 2 og 3 hver med en rød Vager med Ballon.

Schulpenget. Om Vinteren ombyttes den røde Lystønde med en Spidstønde Nr. 4.

Texelstroom. Ved Isgang ombyttes den sorte Lystønde Riepel med en sort Vager med Diamant.

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

**Frankrig. Havre.** Da Aabningen af det ny Havneindløb til Havre er udsat, til den gamle N.-Moles Hoved er fuldstændigt borttaget, er følgende Foranstaltninger truffet:

Det røde og hvide, faste Fyr paa N.-Molen er slukket, og et midlertidigt rødt og hvidt, fast Fyr tændt mellem N.-Molens to Bølgebrydere. Flammens Højde: 41 Fod. Fyrbaake. Det viser rødt Lys fra S. 45° V. gennem V. til N. 85° V., iøvrigt hvidt Lys, der dog N. for S. 45° V. skjules i enkelte Retninger. 49° 29' 6" N. Br. 0° 6' 23" Ø. Lgd.

En sort, spids Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 14 Fod Vand udlagt c. 60 Alen S. 5° V. fra Yderenden af N.-Molen, som skal borttages. Synsviddens: 3 Kml.

**Baie de Morlaix. La Lande.** I Begyndelsen af 1906 forandres La Lande Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink  $\frac{2}{3}$  S., Mørke  $4\frac{1}{3}$  S. Linseapparat. Flammens Højde bliver uforandret 278 Fod. Synsviddens: 21 Kml. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Det lyser stærkest over Grand Chenal og Chenal de Tréguir, hvor Lysævnen er 10 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

## Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Brest.** Ved Brest Handelshavn er Fyret paa V.-Molen hvidt, fast, med en rød, fast Vinkel fra S. 50° V. gennem V. til N. 40° V. Det hvide, faste Fyr paa V.-Enden af den Del af S.-Molen, som bibeholdes, er formærket fra N. 77° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 77° V.

Naar den yderste Del af S.-Molen er borttaget, ophører den midlertidige Belysning, og Fyret paa V.-Molen skal da vise rødt, fast Lys Horisonten rundt, og Fyret paa S.-Molens V.-Ende bliver hvidt, fast, men formærket fra N. 77° Ø. gennem Ø. og S. til S. 42° V. over Banc de Saint Marc og Grundene ved Tilflugts-Redens Ø.-Dige.

**Spanien. Baie de Corcubion. Bancs Meixidos V.** Det spanske Krigsskib „Cardinal Cisneros“ er grundstødt paa en Klippe 2 Kml. V. for Bancs Meixidos. Paa Klippen er der 21 Fod Vand. Fiskerne meddeler, at Bancs Meixidos har en Udstrækning af 3 Kml. Klippen ligger paa 42° 45' 0" N. Br. 9° 14' 20" V. Lgd., fra Monte Louro i N. 84° V. og fra Kap Finisterre i S. 6° Ø. Stedet vil blive undersøgt. Indtil dette er sket, bør man gaa mindst 4 Kml. V. om den paa Kortet angivne Plads for Bancs Meixidos.

**New Brunswick Ø.-Kyst. Shippigan Island. Shippigan Gully.** Ved Skibsfartens Aabning 1906 tændes paa Barren paa Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til Shippigan Gully et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 52 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Linseapparat. Hvidt, ottekantet, 50 Fod højt Taarn paa en 6 Fod høj Pier, 150 Alen S. for det gamle Fyr, som slukkes. 47° 43' 35" N. Br. 64° 38' 56" V. Lgd.

**Nova Scotia S.-Kyst. Halifax.** Fløjtetønden ved Indløbet til Halifax,  $6\frac{1}{4}$  Kml. S. 75 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Chebucto Head Fyr, er ombyttet med en sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser.

Tønden er forsynet med en undervands Klokke, der lyder ved Tødens Bevægelse. Skibe med Modtagerapparat kan høre Klokken i 5 Kml. Afstand, andre Skibe i 1 ½ 2 Kml. Afstand. 44° 28' 25" N. Br. 63° 22' 10" V. Lgd.

**Lunenburg.** Fløjtetønden, 2 Kml. S. 30 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Cross Island Fyr, midt i det V.-lige Indløb til Lunenburg Bay, er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 44° 17' 0" N. Br. 64° 11' 25" V. Lgd.

**Nova Scotia. Bay of Fundy.** Fyrskibet „Lurcher“ er atter udlagt paa Station.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor.** En sort Lystønde, mærket „D G“, der viser hvidt Lys 5 S., Mørke 5 S., er udlagt i Boston Harbor Indløb, fra Graves Fyr i N. 18° Ø. og fra Deer Island Fyr i N. 55° Ø. En sort Klokketønde, mærket „D G“, er i 15 Fv. Vand udlagt c. 1 Kbl. N. 54 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Lystønden.

**Buzzards Bay. Vineyard Sound.** I Boston Harbor, Vineyard Sound og Buzzards Bay er Klokketønder, Spidstønder og Stumpstønder for Vinteren ombyttet med Spirtønder. Ved svær Isgang inddrages Lystønderne.

**Rhode Island. Newport Harbor. Brenton Cove.** Brenton Cove Rock Spirtønde Nr. 2 er flyttet N. hen i 17 Fod Vand ved Ø.-Enden af den Klippe, hvorpaa Yacht „Nourmahal“ er grundstødt, fra Newport Harbor Fyr i S. 15° V. og fra Lime Rock Fyr i V. Nourmahal Rock røde Spirtønde er inddraget.

**Delaware River. Howell Cove. Horseshoe Shoal.** En Spirtønde, Howell Cove Tønde Nr. 48, er i 25 Fod Vand udlagt ved Bøjningen i Main Ship Channel Ø. for Horseshoe Shoal, fra Horseshoe Ledefyrs V.-lige Gruppens Bagfyr i Ø. og fra City Hall Taarn, Philadelphia, i S. 14 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

**Maryland. Chesapeake Bay. Bush River.** I Bush River er udlagt følgende Tønder: Abbey Point Spirtønde Nr. 2

i 11 Fod Vand, fra Abbeys Point i S. 5° V. og fra Legos Point i S. 84° Ø. Sandy Point Spirtønde Nr. 1 i 11 Fod Vand, fra Abbeys Point i S. 88 $\frac{1}{3}$ ° V. og fra Legos Point i N. 5° Ø.

**North Carolina. Cape Hatteras.** Cape Hatteras Baakefyr er nu slukket.

## Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Venezuela. Cumana. Puerto Sucre.** I Puerto Sucre er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Fyrtaarn. 10° 28' N. Br. 64° 11 $\frac{1}{2}$ ° V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Korsika. Golfe de Roccapina. Prêtre d'Olmato.** Baaken paa Prêtre d'Olmato er ødelagt af Søen. 41° 28' 31" N. Br. 8° 58' 15" Ø. Lgd.

**Rusland. Sevastopol.** Tønden ved SV.-Siden af Grunden, 5 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 75° V. fra N.-Pynten paa N.-Siden af Indløbet til Sevastopol, er midlertidig ombyttet med en rød, spids Lys- og Fløjtetønde, som viser rødt, fast Lys. 44° 37' N. Br. 33° 30' Ø. Lgd.

**Azovske Hav. Kertch Stræde.** Den gravede Rende i det SV.-lige Indløb til Kertch Stræde er nu fuldført med 23 Fods Dybde og c. 200 Alens Bredder. Tushinski Fyrskib er flyttet 4 Kbl. S. 80° V. hen til Indløbet.

To hvide Baaker, 41 Fod høje, med hvidt Flag, er opført 1 og 2 $\frac{1}{2}$  Kbl. S. 4° Ø. fra Pavlovski Fyr. Holdt overet i N. 4° V. leder de gennem den yderste Del af den gravede Rende, Pavlovski Renden, der er c. 2 $\frac{1}{4}$  Kml. lang og er afmærket med fire Par Spirtønder, røde paa V.-Siden, sorte paa Ø.-Siden.

Den indre Del af Renden, Burunski Renden, er, hvor den støder til Pavlovski Renden, afmærket med to lignende Baaker, den S.-ligste med hvidt og rødt Flag, 3 $\frac{1}{4}$  Kbl. V. for Yderenden af Kamish Burun, den N.-ligste, med hvidt Flag, 4 $\frac{1}{2}$  Kbl. N. 37° Ø. fra den S.-ligste Baake. Holdt overet i S. 37° V. angiver de Skæringen mellem de to Render og leder gennem Burunski Renden, som er 1 $\frac{1}{2}$  Kml. lang og afmærket med fire sorte Spirtønder paa SØ.-Siden og fem røde Spirtønder paa NV.-Siden.

Burunski Rendens NØ.-Ende ender, naar Kamish Burunski og Churubash Fyr er overet i S. 66° V.

De to røde Spirtønder ved 19 Fods Grunden 1 Kml. S. 44° Ø. fra Pavlovski Fyr er inddraget. Pavlovski Fyr: 45° 18' N. Br. 36° 27' Ø. Lgd.

**Kertch Red.** Den røde Spidstønde med Kegle 11 Kbl. S. 33° Ø. fra Ak Burun er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt, fast Lys. 45° 19' N. Br. 36° 31' Ø. Lgd.

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

**Forindiens V.-Kyst. Mangalore.** En Lægter, med en Mast 4 Fod over Vandet, er sunket i 5 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand paa Mangalore Ankerplads, 1 $\frac{1}{2}$  Kml. SV. fra Mangalore Fyr. 12° 49' N. Br. 74° 49' Ø. Lgd.

**Malacca Stræde. One Fathom Bank.** I Slutningen af 1906 forandres One Fathom Bank Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. 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 2 S., Mørke 7 $\frac{2}{3}$  S. 2° 53' N. Br. 101° 0' Ø. Lgd.

**Singapore Strait. Coney Island. Raffles.** I 1906, sandsynligvis i Juli, forandres Raffles Fyr til et hvidt Blinkfyr, som hver 10 S. viser Tre-Lyn. 1° 10' N. Br. 103° 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Lgd.

## Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Namoa Island S.** S. for Namoa Island er fundet følgende Grunde:

En 5 $\frac{1}{2}$  Fv. Klippe 12 Kbl. N. 64° V. fra Flat Island N.-Ende og i S. 47° V. fra den midterste af de tre høje Skorstene.

En 4 $\frac{1}{2}$  Fv. Klippe 8 Kbl. S. 31° V. fra den midterste af de tre Skorstene, og i N. 30° V. fra Midten af Dome Island.

Paa Kaipan Rock, 3 $\frac{1}{2}$  Kml. S. 82° V. fra de tre Skorstene, er der kun 2 $\frac{1}{2}$  Fv. Vand. 23° 23 $\frac{1}{2}$ ° N. Br. 117° 7' Ø. Lgd.

## Karantænebestemmelser m. m.

Østerrig. — Adalia er erklæret for pestfri. Chinde, Mozambique, er erklæret for pestsmittet. Særlig Forsigtighed



er paabudt overfor Skibe og Varer fra Argentina, hvor der er forefaldet Tilfælde af Pest og Kolera.

Spanien. — Kobe og Osake er erklæret for smittet af Pest.

Sverrig. — Guvernementet Astrakan er erklæret for smittet af Pest. Rio Grande, Porto Alegre, Victoria, Aracaju, Maranhao, Tara og Manuos, Brasilien, samt Havnene ved den Persiske Bugt er erklæret for pestfri.

**INDHOLD:**

Kjøbenhavn, den 14. December 1905. — Redaktionen af „Dansk Søfartstidende“. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Om Observationer med havareret Refleksionsinstrument. — Loddeapparater. — Hadsund Broen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — 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. 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

Mønstre til Maling af Bunker- og Lastrum.

**VM. BALTZERSEN.**

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

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

**Randers Rebslaaeri, Randers**

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

**Thomas Møller**

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

En Brøndkutter med Motor i fuld Stand kan bortlejes i Sommermaanederne fra Maj til Oktober næste Aar.

Kutteren er 49.9 Fod lang og 15,1 Fod bred. Nettoregister- tonagen er 13,75 ton. Bill. mrk.

„Kutter“ bedes sendt Heroldens Annoncebureau, Christiania.

**Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Decbr. 1905.**

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	88	87 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88
Danmark.....	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden.....	96	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn.....		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl.....		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	92 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Dannebrog.....	95 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96
Skjold.....	73 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	73 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania.....	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31
Union.....		82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Dampsk. af 1896.....		90	91
Hejmdal.....		107 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Østasiatiske.....	129- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	128- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Østersøen.....		90	91
Nordsøen.....		29	31
Gorm.....		—	—
Torm.....		76	88
Inga.....		—	—
Cimbria.....		82	95
Vesterhavet.....		102	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	102—	103	102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106
5 % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats.....	98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk.....		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf.....		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 2. Serie..		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. — ..		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % — — — 7. — ..	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — ..		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	142 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	142 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	142 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Privatbank.....		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank.....		128 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	129 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank.....		139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank.....		118 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Burm. & Wain.....	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Helsingørs Jærnsk.....		91	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Sukkerfabr.....	173 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	— <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	173 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Bryggeri Aktier.....	133—	— <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	133

**Vekselkurser d. 12. December 1905.**

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.15	18.11
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.00	—

**Notering paa Berlins Børs d. 12. December 1905.**

Russiske Noter.....	215.00
4 % Russiske Consols.....	80.20
3 <sup>3</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit.....	72.25
5 % Mexikanske 1899.....	101.75
5 % Rumænske Stats.....	101.20
4 % — — — 1890.....	92.96

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 64,000, „Kbhvn.“ 54,000, „Dannebrog“ 42,000, „Danmark“ 8000, „Skjold“ 76,000, „Urania“ 50,000, „Østas. Komp.“ 306,000, „Foren. Dampsk.“ 22,000, „Carl“ 12,000, „Dmp. af 1896“ 26,000, „Heimdal“ 14,000, „Union“ 2000.

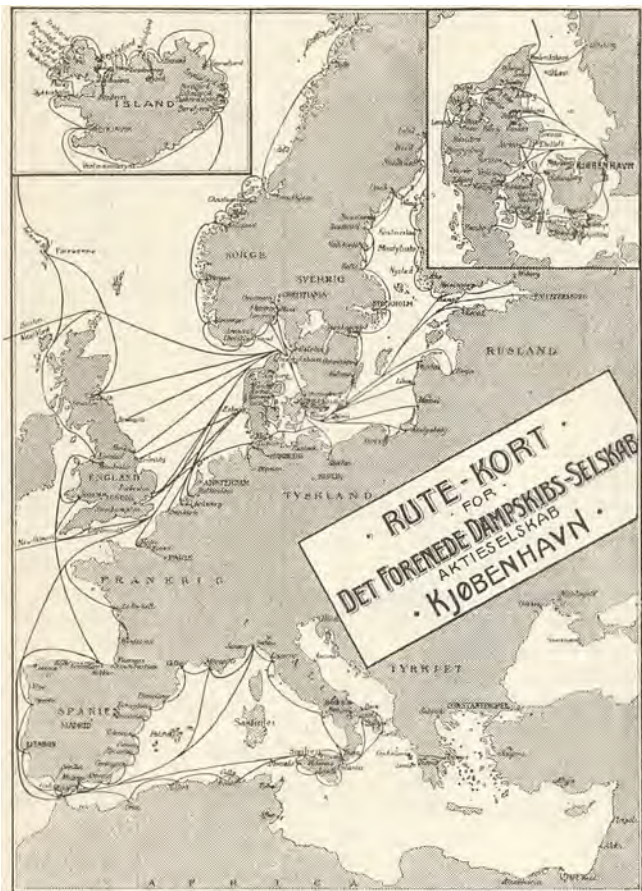
**Møller & Rée,**  
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

# Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.  
**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger  
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



## Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. **Kjøbmagergade 15. København.** 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 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 **Krængningsmaaler.**  
Kaptajn C. Clausens **Transparante ballancerede  
Pejlskive.**  
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**J. P. LUND, AARHUS,**  
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.  
**METALSTØBERI.**  
Vand- og Damparmatur.

## BØGKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

## DANSKE LLOYD,

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESÆLSKAB I KJØBENHAVN**  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til bil-  
lige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København:  
Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:  
„Vanhaarst“.

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: **H. Schnitger** og **Dr. E. E. Sickinghe**, Hamburg).  
eneste Fabrikant af

**Dicks** bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**  
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.  
**Fabrik- & Hoved-Døpôt 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.

## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

**Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.**

Originale engelske „**Water 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.

## NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING CO. LTD.

**WALLESEND-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, WALLESEND“ and „NEWS, SUNDERLAND“.

## Det kongl. oktr. Sæssurance 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 Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.  
124.

Udkommen er:

## Oves Afstandskort.

Let anvendelig Methode

til stadig at have Afstanden til et i Sigte værende Fyr.

**Pris 2 Kr.**

Faas hos:

Assistent **Axel Kornbeck**, Colbjørnsensgade 7, København V.  
og **Blankensteiners Eftflg.**, Toldbodvej 48, København K.

## Skib til Salg.

Skonnert „**Rigmor**“, drægtig 49.<sup>99</sup>/<sub>100</sub> Brutto, 39.<sup>67</sup> Netto  
Tons, vel udhalet, bygget 1899, er grundet paa anden Livs-  
stilling til Salg ved Henvendelse til Ejeren, **N. P. Nielsen**,  
Faxe Ladeplads.

## De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste  
Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:  
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:  
Private.

Telefon-Nr.  
6.





Fineste Smørsmag.

Fineste Smørsmag.



H. Steensens  
5  
Stjerne-  
MARGARINE  
er altid den bedste

steger og bruner  
som Smør.

## 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.

## KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI  
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanten:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.



Emallien

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn

Telefon Nr. 8901. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. December 1905.

12. Aarg.

## H. KIRSCHNER & COHN

Telefoner: 2290 — 8092. Toldbodvej Nr. 22. Telegr.-Adr.: „ASBEST“.

Læderslanger. Hør-, Hamp- og Gummislanger.

Slanger for Petroleum.

Davis Deck Paint. Bitumen Paint

HIGGINSON's selvsm. Lossehjul og Blokke.

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: Skibskløsetter.

## Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Nilsson 167. Telf. 1268.

Amaliegade 36

Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortoldet Lager af Maskin- og Cylinder-Olier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

## 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 Reparatonssted 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.

Prøv engang.

## Albert B. Cohns

kontrollerede

Madeira. Sherry og  
Portvine

anbefales.  
St. Annæplads 10. Telf. 3283.



# Milkmaid

LARGEST SALE

BRAND

in the

WORLD.

# Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

## Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Havnegade 3 St.

Telegram-Adresse:

Copensura

Telefon-Nr.

42

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

DANSK FARVEFABRIK.  
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

System Holzappfel.  
16, St. Annæplads. Telf. 560r.

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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“,  
do. Newport. do. Sharpness.

now Installed with

PNEUMATIC PLANT  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle Skibsinventarier anbefales.

Sterste Lager af brugte Skibsinventarier.

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24.  
Telefon 3011.



# PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 900 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken.

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon  
Tagensvej 92

**P. Jørgensen, Bragesgade 10.**

Telegr.-Adr.:  
„Motordan”



## LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:

Fyrvæsenet, Stats- og private Baner, kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier, Sportshaller, Restaurationer og Butikker i 31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“

TLF. 6516.

VESTERBROGADE 65.

TLF. 6516.

### Ceres Normal-Brød

er et i Velsmag uovertruffet Rugbrød, lavet af ren Rug, hvorfra alle for Fordøjelsen skadelige Stoffer er frataget.

Hævet med ren hvid Gær

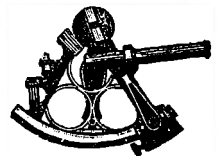
• Telefon 3857.

„D. F. D. S.“ skriver:  
I Følge Anmodning skal Udrustnings-Afdelingen herved udtale, at det af Brødfabrikken »Ceres« fabrikerede Normalbrød er bleven anvendt i flere af Selskabets Baade, og at Resultatet har været, at Afdelingen kan anbefale Brødet som et fortrinligt Produkt, der ganske særlig af den Grund egner sig for Anvendelse om Bord, at det holder sig friskt i langt længere Tid end det sædvanlige Rugbrød. I Følge de fra Hovmestrene modtagne Rapporter har der blandt Passagererne hersket enstemmig Tilfredshed med Normalbrødet.

Med megen Agtelse  
Det forenede Dampskibsselskab,  
Aktieselskab.  
For Udrustnings-Afdelingen  
Fr. Ibsen.

Berg & Larsen  
forhen Martin Nissson  
Skibsproviantering  
Lager af Manilla- og Hamptougværk.  
Nyhavn 53.  
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Læge H. C. Lund.  
Hud- og  
Kønssygdomme,  
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,  
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.  
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.



Med CERTIFICAT.  
90 Kr.  
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af Petroleumsmotorer og fundet D'hr. Fabrikant Houmøllers anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget Eneforhandling og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

Böckmann & Nielsen,  
Christiansholm, Kjøbenhavn C. Telf. 8659.

## 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: Clæifert.



**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.



Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn  
Telefon Nr. 8901. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

### Emallien

paalægges varm — 1/16“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

**Solutionen** paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

## 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.

## Ulykkesforsikringslovens Ikrafttræden.

### Nogle praktiske Anvisninger.

Vi nærmer os nu med stærke Skridt det Tidspunkt, da Loven om Søfolks Ulykkesforsikring træder i Kraft. Om godt 3 Uger, den 15de Januar 1906, er alle Redere af Skibe, der maaler over 20 Tons Brutto, ansvarlige efter Loven for de Ulykker, der rammer deres Skibes Besætning, og forpligtede til at forsikre denne Risiko hos et af Indenrigsministeriet til dens Overtagelse anerkendt Forsikringsselskab.

Det er klart, at der ved denne ny Lovs Ikrafttræden vil opstaa forskellige Vanskeligheder og Tvivlsspørgsmaal. Imidlertid er der Grund til at vente, at man efterhaanden vil komme over dem uden for mange Bryderier. Vi støtter denne Forventning dels derpaa, at man i den særlige Afdeling af Arbejder-Forsikringsraadet, der oprettes, og i hvilken saa vel Rederne som de Forsikrede bliver repræsenteret, vil faa en Institution til Afgørelse af alle Tvivlsspørgsmaal, dels derpaa, at Rederne gennem den af dem selv oprettede gensidige Forsikringsforening har Haand i Hanke med den hele praktiske Gennemførelse af Forsikringen. Det er os bekendt, at det fra Forsikringsforeningens Side er tilstræbt saa vidt muligt at faa det hele Apparat i Orden til den 15. Januar. For at dette skal lykkes, vil det vistnok være paa sin Plads her at give nogle Oplysninger om, hvad der er at foretage fra Redernes Side.

Efter Lovens Ikrafttræden vil der blive udøvet Kontrol fra offentlige Myndigheders Side med, at Forsikring er tegnet i Overensstemmelse med Loven. Ved Udmønstring af Mandskab vil der af Mønstringsbestyrerne blive forlangt forevist vedkommende Forsikringspolice eller bekræftet Afskrift af samme, samt — som Bevis for, at Policen er i Kraft — Kvittering for Forsikringspræmien. En lignende Fordring vil blive stillet ved Mønstring for danske Konsuler i Udlandet. Det maa derfor tilraades Rederne at tilvejebringe disse Papirer i god Tid, saaledes at der ikke — særlig i Udlandet, hvorfra det tager længere Tid at tilvejebringe Police m. v. — skal opstaa Vanskeligheder ved Mandskabs Paamønstring. Skibsredernes Forsikringsforening for Søfolk udsender Policer for de tegnede Forsikringer ved Aarsskiftet og sender samtidig bekræftede Genparter af dem til Brug for Skibsførerne ved Paamønstring, saaledes at de i Foreningen indtegnede Skibe vil kunne være forsynet i betimelig Tid.

Loven forlanger, at der fra 15. Januar 1906 om Bord i Skibene skal findes opslaaet 1) Angivelse af, at Skibet hører under Loven samt Oplysning om Forsikringstegningen, og 2) et Uddrag af Loven med Angivelse af de Rettigheder, den hjemler, og de Forpligtelser, den paalægger Besætningen; fremdeles skal findes 3) et indbundet Eksemplar af Loven samt 4) fornødent Oplag af Anmeldelsesblanketter for Ulykkestilfælde og 5) Blanketter til Lægeerklæringer. I denne Anledning skal vi oplyse, at de ovenfor under 1 og 2 nævnte Aktstykker i denne Uge af Indenrigsministeriet udsendes til Mønstringsbestyrerne og til Arbejder-Forsikringsraadet, hvorfra de derefter paa Forlangende kan faas; Raadets Adresse er Højbroplads 5, Kjøbenhavn. Det under 3 nævnte indbundne Eksemplar af Loven er nu at faa i Boghandelen. De under 4 og 5 nævnte Blanketter kan rekvireres fra Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, af dennes Medlemmer, og fra Arbejder-Forsikringsraadet. Lægeerklæringerne forefindes i dansk, engelsk, fransk og tysk Tekst.

Vi har haft Anledning til at erfare, at der er nogen Misforstaaelse med Hensyn til Spørgsmaalet om den Førerne af mindre Skibe paahvilende Forsikringspligt, naar de helt eller delvis ejer Skibet. Lovens § 4, sidste Stykke, bestemmer her-

om, at „for registrerede Skibe under 300 Register-Tons Netto gælder Forsikringen Skibsføreren, om han end selv maatte eje Skibet helt eller delvis.“ Naar Rederen af et saadant mindre Skib selv fører dette, har han altsaa ikke fyldestgjort Lovens Fordring, naar han har forsikret sine Folk. Loven fordrer, at han ogsaa skal forsikre sig selv. Forholdet faar jo særlig Betydning i vor store Flaade af mindre Sejlskibe, hvor Skibets Røder og Fører meget ofte er forenet i én Person, og hvor Vedkommende altsaa har Pligt til at forsikre sig selv.

Vi skal slutte disse enkelte praktiske Anvisninger med at tilraade Rederne to Ting: at bringe Forsikringen i Orden i Tide og at henvende sig til Forsikringsforeningen om alle de Oplysninger vedrørende Forsikringen, de maatte ønske.

Kjøbenhavn, d. 21. December 1905.

Om Dommen i „Georg Stage“ Sagen skriver det ansete tyske Søfartsblad „Hansa“ d. 9. ds.:

„Som man kun kunde vente, har Søretten i Kjøbenhavn kendt Sejlskibets Fører fri for enhver Skyld, og som formildende Omstændighed for Dampføreren, hvis Pligt det var at vige til Side, har man fremhævet hans Ukendskab til Sejlerens Hurtighed. Skønt det ingenlunde er vor Hensigt at rette noget yderligere Angreb mod den i Forvejen haardt prøvede engelske Fører, saa maa vi dog fastholde, at en saadan Fortolkning af Artikel 20 maa betragtes med nogen Betænelighed. Netop denne Artikel blandt Søvejsreglerne burde strengt opretholdes. Damperen maa under alle Omstændigheder vige til Side for Sejleren, naar der opstaa Fare for Sammenstød ved at holde Kurs, og hvad der skal forstaaes ved „Fare for Sammenstød“, derom giver Søvejsreglerne saa udførlig Oplysning, at enhver Misforstaaelse er udelukket.“

Uden iøvrigt at komme nærmere tilbage til Sagen selv, ønsker vi dog hertil at knytte den Bemærkning, at det forekommer os at maatte bero paa en Misforstaaelse, naar der her tales om en Slags ny Fortolkning af Art. 20. Den afsagte Dom holder sig jo nemlig i Virkeligheden strengt til den nævnte Artikels klare Ordlyd. At det fejle Skøn, som den engelske Fører har gjort sig skyldig i, af Retten anses for at være af en saadan Beskaffenhed, at Retten finder det betænkeligt at idømme Straf, maa under alle Omstændigheder betragtes som en Sag ganske for sig selv.

Hvad Vurderingen af selve Skyldspørgsmaalet angaar, da har „Hansa“ lige siden Forhørene i sin Tid blev offentliggjort, indtaget ganske det samme Standpunkt, som vi stedse har gjort gældende her i Bladet.

Engelske meteorologiske Observationer. „Standard“ meddeler, at der vil blive givet Tilskud af Statens Midler til de Forsøg, som forskellige Videnskabsmænd for Tiden foretager for at udforske de øvre Luftlag og deres Indflydelse paa Vejret og Jordens Temperatur. Der vil først og fremmest blive anlagt en Forsøgsstation, hvor der kan foretages Drageopstigninger og andre Eksperimenter. Paa visse Dage vil der blive opsendt Drager samtidig i England og de andre Lande, der hører til det internationale Forbund for meteorologiske Undersøgelser. Opstigningerne vil finde Sted baade til Lands og til Søs fra et Skib, der er stillet til Disposition. Man haaber at naa til en Højde af c. 3 engelske Mil. Man vil bl. a. særlig studere Spørgsmaalet om

Østenvindenes Aftagen med Højden, om Opstaaelse af Cykloner, Strømningerne i de øvre Luftlag etc.

Randers Havn. Randers Byraad vedtog d. 11. ds. enstemmig ved 1. Behandling et Forslag om Havnens og Sejløbets Regulering og Uddybning til 18 Fod. Planens Gennemførelse vil koste 1,360,000 Kr.

P. & O. Company udbetaler i Udbytte for det Regnskabsaar, der sluttede 30. September, 9 pCt. paa den hele indbetalte Aktiekapital 2,320,000 £, og dette er ikke daarligt for de gamle Postbaade i disse Dages skarpe Konkurrence, skriver „Shipp. Gaz.“. Beretningen indeholder intet om Kampen med Hansa-Selskabet og dennes Indflydelse paa Fortjenesten. Det oplyses, at der har været visse uheldige Omstændigheder at kæmpe med, men at Fragtindtægterne var større end forrige Driftsaar.

Indtægten af Selskabets Passagertrafik er i det forløbne Aar forøget med 26,000 £.

Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd. Paa et Tirsdag d. 19. ds. afholdt Møde i Bestyrelsesraadet for Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd blev det vedtaget at udelade Hjælpe maskinen i Skoleskibet.

## Højesteretsdom.

Den 30. November afsagde Højesteret Dom i nedenstaaende Sag mellem Læsø Vesterøvs Bjærgelav og Det forenede Dampskibsselskab.

Sagens Omstændigheder er i Korthed følgende:

Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Adolph Andersen“ grundstødte den 9de November 1902, Kl. 3 om Eftermiddagen paa Læsø Nordvestrev. Vinden var sydvestlig; det var noget regndiset, og der var stærk sydgaende Strøm. Straks efter at Skibet havde taget Grunden, blev der slaaet fuld Kraft Bak, men Damperen blev staaende fast, og et Forsøg paa at hale den af med et Varpanker, der førtes agter over, medens det Styrbords Bovanker bragtes langs Siden midtskibs, førte heller ikke til noget Resultat, idet Ankret blev hevet hjem.

Medens dette Forsøg foretoges, var en Baad fra Læsø Kl. i al Fald noget før 4 kommen ud til Damperen, medførende et Læsø Bjærgelav tilhørende Anker paa c. 1,000 Pd. med Kæde og ny 3½" Staalrosse, ialt c. 175 Fv., og mellem Baadens Fører, Christoffer Pedersen, der var den ene Formand for Læsø Bjærgelav, og Føreren af „Adolph Andersen“, O. V. Sørensen, blev der truffet Aftale om at hjælpe med til at bringe Skibet flot. Ogsaa dette Forsøg mislykkedes dog.

Imidlertid var der — idet hele Bjærgelavet skal være bleven purret, inden den nævnte Baad gik ud — efterhaanden kommen ialt en Snes Dæksbaade med c. et Hundrede Mand fra Læsø ud til Skibet, og med en af disse Baade blev derpaa ligeledes Skibets største Varpanker (paa c. 600 Pd.) med en Staalrosse paa c. 200 Fv. bragt ud. Mellem 20 og 50 Mand af Baadens Besætninger kom om Bord i Damperen, og medens dennes Maskine paany arbejdede fuld Kraft Bak, blev der i længere Tid hevet paa begge de nævnte Ankre af al Kraft, indtil Skibet kom flot omtrent Kl. 7

Aften. Hvem der ledede hele dette Arbejde, og hvem der nærmere deltog i det, og om navnlig af Damperens Besætning andre end Maskinpersonalet medvirkede, er imidlertid ikke bleven oplyst

Damperen opdagedes ikke at have taget nogen Skade, og Kl. c. 8 Aften sejlede den videre. Den nævnte Christoffer Pedersen og et Par Mand til fra Læsø fulgte med om Bord efter eget Tilbud, og en af Læsø-Baadene ledsagede Skibet indtil Læsø Rende Fyrskib, for at det skulde komme sikkert over Grundene.

Da det ikke lykkedes at opnaa Enighed om Bjærgelønnens Størrelse, anlagde Vesterø Bjærgelav ved Sø- og Handelsretten Sag mod Det forenede Dampskibsselskab, under hvilken det paastod det nævnte Selskab dømt til at betale Bjærgelavet 6,000 Kr. med Renter og Sagsomkostninger for den ydede Assistance, medens Dampskibsselskabet paastod sig frifundet med Tillæg af Omkostninger, subsidiært det paastaaede Beløb betydelig nedsat.

Det indstævnte Selskab støttede sin Frifindelsespaastand paa, at der, efter at Christoffer Pedersen var kommen om Bord i Damperen og havde tilbudt at søge at bringe Skibet flot mod en bestemt Betaling var bleven truffet en udtrykkelig Aftale mellem ham paa Bjærgelavets Vegne og Damperens Fører, Kaptajn Sørensen, hvorved denne forpligtede sig til at betale 300 Kr. til ham af sin egen Lomme for at bringe Skibet flot. Disse 300 Kr. var ogsaa bleven betalt, og hermed maatte efter de Indstævntes Mening ethvert yderligere Krav være bortfaldet.

Sagsøgeren har overfor dette bestemt bestridt, baade at nævnte Pedersen havde Ret til at afslutte nogen saadan Aftale paa Bjærgelavets Vegne, og at han havde gjort det, idet de i Henhold til en af ham afgiven Erklæring har hævdet, at han kun paa egne og sit Baadmandskabs Vegne havde aftalt, at han med dette mod Betaling af de 300 Kr. vilde forsøge uden nogen yderligere Assistance at bringe Skibet flot, men at denne Aftale og det dertil hørende mislykkede Forsøg intet havde at gøre med den paafølgende Virksomhed med meget mere omfattende Assistance, hvorved Skibet kom flot.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 5. April d. A. fandtes det indstævnte Selskab at burde yde Bjærgelavet ialt en Sum af 3,000 Kr., derunder medregnet de til Christoffer Pedersen allerede betalte 300 Kr. med Renter som paastaaet. Sagens Omkostninger fandtes derimod at burde ophæves.

Denne Dom indankedes af Det forenede Dampskibsselskab for Højesteret. For D. F. D. S. mødte for Retten Højesteretssagfører Bülow og for Vesterø Bjærgelav Højesteretsadvokat Halkier.

Højesteret stadfæstede den indankede Dom med følgende Motivering:

Efter det foreliggende kan det ikke anses bevist, at Christoffer Pedersen ved den af ham med Dampskibets Fører sluttede Overenskomst har paataget sig andet og mere end af ham indrømmet, nemlig med Bistand af sit Baadmandskab og ved Hjælp af det af ham medbragte Varpanker at forsøge Skibet taget af Grunden. Som Følge heraf kan Bjærgelavet ikke ved den nævnte Overenskomst være afskaaret fra at fordr Bjærgeløn efter Loven for dets Medvirkning ved Bjærgningen. Da der derhos ikke findes tilstrækkelig Grund til at fastsætte Bjærgelønnen til et mindre Beløb end ved den indankede Dom sket, vil denne efter Indstævntes Paastand være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 44/1904, afsagt d. 20. Decbr. 1905. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Det forenede Dampskibsselskab.

Bjærgelønnen for Bjærgningen af Dampskibet „Oscar II“, der d. 28. Februar 1904 strandede ved Kristianssand, fastsættes til 325,000 Kr., saaledes at heri fradrages 25,000 Kr. som Betaling til de Indstævnte for disses Deltagelse i Bjærgningen, medens Citanten Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise tilkendes 300,000 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra 14. Maj 1904. Sagens Omkostninger ophæves.

Dom i S. S. Nr. 71/1905, afsagt d. 22. Novbr. 1905. Det Offentlige mod Tiltalte E. H. S.

Løtmatros E. H. S., der d. 14. Juni d. A. i Svendborg var bleven udmønstret paa ubestemt Tid med 3-m. Skonnert „Thekla“ af Marstal, rømte fra dette Skib i Sydfrankrig d. 7. eller 8. August d. A. Som Grund til Rømningen har han anført, at Kosten om Bord var daarlig, uden at der dog, saa vidt han véd, derover er klaget til Kaptajnen.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 62/1905, afsagt d. 27. Septbr. 1905. Det Offentlige mod Tiltalte J. H. M.

Under nærværende Sag tiltales J. H. M. for Rømning, og det er godtgjort, at han, der d. 22. September d. A. var bleven udmønstret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med Dampskibet „Constantin“ og havde tiltraadt sin Tjeneste om Bord i Skibet, den 23. ds. uden Tilladelse forlod dette, der da laa i Kjøbenhavn, i den Hensigt ikke mere at vende tilbage, idet han frygtede for, at Arbejdet om Bord vilde blive strengere, end han havde ventet. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Loddeapparater.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af nogle i „Tidsskrift for Søværnen“'s Decemberhæfte af „Det kgl. Søkort-Arkiv“ indsendte Oplysninger om Forsøg med Loddeapparater, som har været kortelig omtalt i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 50, vil jeg udbede mig Plads for følgende:

De fremsatte Oplysninger har selvfølgelig Krav paa betydelig Interesse og kan ikke noksom paaskønnes, men — saaledes forekommer det i det mindste mig — man faar ikke gennem de offentliggjorte Resultater det Kendskab til disse Loddeapparaters Brugbarhed, som muligen har været tilsigtet, i hvert Tilfælde ikke hvad angaar Loddeapparaternes Anvendelse i praktisk Navigering, ligesom det heller ikke klart fremgaar af de nævnte Oplysninger, hvilke Fortrin eller Mangler det ene af disse Apparater har fremfor det andet.

Ganske vist vil jeg indrømme, at det vilde være forbundet med nogen Vanskelighed at underkaste Batometret de samme Undersøgelser, som er foretaget med Kontrollybdemaaleren i Borehullet i Grøndalsengen, da Batometret kun viser Dybden ved Anslag mod Bunden, men denne Vanskelighed er dog ikke af anden Natur, end at den kan overvindes.

Jeg skal i det efterfølgende udelukkende beskæftige mig med de Undersøgelser, der er foretaget paa Dampminebaaden „Beskytteren“, da disse vel nok kan siges at have størst Interesse for vor Handelsmarine. Der var

til disse Forsøg medgivet 13 Kontrollybdemaalere og 10 Batometre. Om disse Apparaters individuelle Fejl oplyses intet, ligesom man ikke kan se, om disse Fejl, som formentlig er bestemt, inden Apparaterne toges i Brug, indgaar i de for Instrumenterne angivne Korrektioner.

Instrumenternes Korrektioner er nemlig fremstillet ved Mediumskurver, der kun giver sparsomme Oplysninger om de virkelige Korrektioner og de Spring, som forekommer i Mediumskorrektionerne, synes navnlig for Rungs Batometer at tyde paa individuelle Fejl.

Forudsat at Batometret er rigtigt justeret, og at Maalerøret er kalibrisk, er der efter mit Kendskab til dette Apparat følgende Kilder til Fejl: 1) Den ligedelte Maalestok, 2) Vandansamling i Maalekamret, 3) Temperaturdifferens, samt 4) forskellig Barometerstand.

Som bekendt indeles Maalestokken paa Batometret paa den Maade, at man ved direkte Forsøg bestemmer to Punkter svarende til henholdsvis 2 og 20 Atmosfærer eller omtrent 10 og 100 Favne, og ud fra de saaledes bestemte Punkter afsættes Inddelingerne med Delemaskine. Af en Afhandling i „Annalen der Hydrographie“ Hefte 9, 1899 af Hr. Professor Prytz og afdøde Kaptajn Rung fremgaar, at de Fejl, der herefter fremkommer ved Inddelingen for Dybder op til 50 Favne, ikke overstiger  $\frac{1}{2}$  Favn, og for Dybder mellem 50 og 130 Favne ikke overstiger 1 Favn. Ved saa vel 10 som 100 Favne er Fejlen selvfølgelig 0. Ikke desto mindre har Batometret ved de nu anstillede Forsøg ved 50 Favne vist c. 4 og ved 100 Favne endog 12—13 Favne for lidt.

Vandansamling i Maalekamret synes efter det foreliggende ikke at have kunnet give Anledning til Fejlvisninger, da man har været meget omhyggelig med Aftørring af Maalekamret.

Er Temperaturen paa Havbunden forskellig fra den Temperatur, Batometret har ved Afæsningen, vil dette ved en Temperaturdifferens paa  $10^{\circ}$  give en Fejl paa 3,7 pCt. Under Hensyn til at Temperaturen ved Bunden er lavest, vil dette altsaa sige, at Batometret ved 100 Favne viser højst 4 Favne for meget. Forsøgene giver imidlertid som nævnt 12—13 Favne for lidt. Hvorvidt der ved Angivelsen af Batometrets Visning er taget Hensyn til Temperaturkorrektion oplyses ikke, ligesom det heller ikke kan ses, om der er anvendt nogen Korrektion for Barometerstanden. Selv ved en ganske usædvanlig høj eller lav Barometerstand vil denne sidste Korrektion ved en Dybde paa 50 Favne dog ikke overstige et Par Favne.

De individuelle Fejl, der saa vel for Batometrets som for Kontrollybdemaalerens Vedkommende kan hidrøre fra Fejl i Justeringen eller Fejl i Kalibreringen af Rørene, er der som nævnt ikke oplyst noget om, men at der virkelig har været saadanne til Stede synes mig utvivlsomt efter de store Korrektioner, Resultaterne udviser. Jeg skal i denne Forbindelse henvise til, at der i Sommeren 1892 med Opmaalingsfartøjet „Krieger“ med Batometret er taget over 3,000 Lodskud paa 15—50 Favne Vand, og ved alle Kontrolprøver har den angivne Dybde vist sig at være rigtig paa  $\frac{1}{2}$  Favn.

Iøvrigt skal jeg ikke undlade at gøre opmærksom paa, at det navnlig for Kontrollybdemaalerens Vedkommende vilde være af betydelig Interesse at faa undersøgt dens Fejlvisninger, naar Skibet er under Fart.

Sluttelig skal jeg kun paapege det ønskelige i, at de allerede fremkomne Oplysninger om muligt yderligere fuldstændiggjordes af Hensyn til den betydelige Rolle, de nævnte Loddeapparater spiller i den praktiske Navigering, saa at man kunde blive oplyst om, hvor store Fejl der i det hele kan være Tale om, samt om hvorfra disse Fejl stammer.

Th. P. Funder.

## Deviationsundersøgelser uafhængig af Stedets Misvisning\*).

(Af M. Larsen-Arnvig, Lærer ved Svendborg Navigationsskole.)

En Undersøgelse af Deviationen om Bord sker som Regel derved, at man sammenligner en Genstands misv. Pejling med Kompaspejlinger paa forskellige Kurser af samme Genstand.

Hvis imidlertid den misv. Pejling er unøjagtig, vil naturligvis alle Deviationerne være behæftet med en Fejl, som svarer til den misv. Pejlings Unøjagtighed. Denne Fejl indgaar ligeledes med sit fulde Beløb i Koefficienten A i Formlen:

$$d = A + B \cdot \sin K + C \cdot \cos K + D \cdot \sin 2K + E \cdot \cos 2K, \quad (1)$$

hvor d er den samlede Deviation paa den vilkaarlige Kurs K.

Af de fem Koefficienter i (1) vil bl. a. i vel opstillede Kompasser, naar de større Jærngenstande i Skibet er nogenlunde symmetrisk fordelt med Hensyn til Diagonalplanet, A være af ringe Værdi og kun under ganske særlige Omstændigheder forandre sig.

Har man tidligere haft en paalidelig Deviationsundersøgelse, vil denne Koefficient til enhver Tid kunne udledes af Udtrykket:

$$A = \frac{N + \emptyset + S + V}{4}, \quad (2) **)$$

hvor N,  $\emptyset$ , S og V betyder Deviationerne paa de fire Kompashovedstreger.

Der kan nu indtræffe Tilfælde, hvor man — trods Ønskeligheden af at forny sin Deviationstabel — maa opgave dette, fordi det viser sig umuligt at bestemme en i Sigte værende Genstands misv. Pejling.

Dette vil f. Eks. være Tilfældet, hvis man i rum Sø har en enkelt beliggende Genstand i Sigte. I et Oversejlingskort vil det være umuligt ved Hjælp af Skibets giss. eller obsv. Sted samt Genstandens Sted at bestemme nogen brugelig misv. Pejling. Ej heller kan dette lade sig gøre, hvis Færvandet er upaalideligt kortlagt, eller hvis Misvisningen er upaalidelig.

Dersom man da fuldstændig ser bort fra Misvisningen, kan man danne en Tabel, som imidlertid er behæftet med en konstant Fejl, der er lig med dev. Misvisning paa en vilkaarlig Kurs, hvor Deviationen sættes lig 0, og denne Fejl kan derefter udledes.

Udtages nemlig nu de fundne urigtige Deviationer paa Kompaskurserne Nord, Øst, Syd og Vest, og kaldes disse for N',  $\emptyset'$ , S' og V', bestemmes i Analogi med (2):

$$A' = \frac{N' + \emptyset' + S' + V'}{4}, \quad (3)$$

og Forskellen mellem A og A' angiver da netop den begaaede konstante Fejl.

Ved Udregning betyder Fortegnene  $\left\{ \begin{array}{l} + \\ - \end{array} \right\}$  enten  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østlig} \\ \text{vestlig} \end{array} \right\}$  eller  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østligere} \\ \text{vestligere} \end{array} \right\}$ .

Fremgangsmaaden vil altsaa blive denne:

Kompaspejlingen af en Genstand sættes paa en vilkaarlig Kurs lig Genstandens retv. Pejling (Deviation = Misvisning = 0).

Paa sædvanlig Maade foretages en Omsvajning. Kurve tegnes.

\*) Nedenstaaende Problem har formentlig ikke tidligere været behandlet, og Metoden er under alle Omstændigheder næppe almindelig bekendt. Forf.

\*\*\*) Et større Antal ækvidistante Kurser giver større Nøjagtighed.

$$\text{Eks.: } A = \frac{N + N\emptyset + \emptyset + S\emptyset + S + SV + V + NV}{8}$$

Af denne udtages Deviationerne paa dev. Nord, Øst, Syd og Vest. Deres Middeltal giver A' (jfr. 3).

Er nu den bekendte A  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østligere} \\ \text{vestligere} \end{array} \right\}$  end A', gøres

alle Kurvens Deviationer saa meget  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østligere} \\ \text{vestligere} \end{array} \right\}$ .

Eks. I. Af en tidligere Kurve havs N = 0°,4 østlig,  $\emptyset = 8^{\circ},7$  østlig, S = 7°,3 østlig og V = 9°,9 vestlig. Med den først styrede Kurs antaget som misv., og Misvisningen som 0, foretages en Omsvajning med følgende Resultat:

dev. styret Kurs.	Pejling.	Antaget Dev.
N 80° V	90° om Stb.	0
— 68° —	80° —	2° vestlig
— 41° —	55° —	4° —
— 17° —	26° —	1° østlig
— 2° —	5° —	7° —
— 6° $\emptyset$	6° om Bb.	10° —
— 23° —	34° —	21° —
— 45° —	59° —	24° —
— 69° —	81° —	22° —
— 85° —	95° —	20° —
S 76° —	112° —	18° —
— 55° —	130° —	15° —
— 29° —	155° —	14° —
— 3° V	172° om Stb.	15° —
— 22° —	153°,5 —	14°,5 —
— 39° —	138°,5 —	12°,5 —
— 60° —	121° —	9° —
— 78° —	107° —	5° —

Man faar nu først:

$$A = \frac{+0,4 + 8,7 + 7,3 - 9,9}{4} = +1^{\circ},6.$$

Resultaterne nedlægges i en Kurve, hvoraf derefter faas:

$$A' = \frac{+8,1 + 19,6 + 15,0 + 1,9}{4} = +11^{\circ},2.$$

Da saaledes A er 9°,6 vestligere end A', gøres alle Deviationerne 9°,6 vestligere.

Til Rekonstruktion af Tabellen ved Hjælp af Koefficienterne A, D og E bliver Fremgangsmaaden denne:

Efter en antaget misv. Pejling bestemmes Deviationer paa Kompaskurserne Nord, Øst, Syd og Vest.

Disses Middeltal giver A'.

Er da A  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østligere} \\ \text{vestligere} \end{array} \right\}$  end A', gøres Deviationerne paa to 90° fra hinanden liggende Hovedkompassstreger saa mange Grader  $\left\{ \begin{array}{l} \text{østligere} \\ \text{vestligere} \end{array} \right\}$ .

Derefter havs:

$$B = \emptyset - (-E + A) \text{ eller } -B = V - (-E + A) \text{ og } C = N - (E + A) \text{ eller } -C = S - (E + A).$$

Ved Hjælp af de fem Koefficienter beregnes dernæst Deviationen f. Eks. paa hver anden Streg.

Resultatet udsættes i Kurve, hvoraf Deviationerne udtages til Tabellen.

Eks. II. A = -0°,7, D = +1°,0 og E = +0°,5.

Kompaspejlingen paa Kursen dev. Øst antages misvisende. Følgelig  $\emptyset = 0$ . Derefter bestemmes N = 1°,1 østlig, V = 3°,0 østlig og S = 3°,9 østlig.

$$A' = \frac{+1,1 + 3,0 + 3,9}{4} = +2^{\circ},0.$$



A er altsaa  $2^{\circ},7$  vestligere end A'. Følgelig bliver  $N = 1^{\circ},6$  vestl. og  $\emptyset = 2^{\circ},7$  vestlig.

$B = -2^{\circ},7 - (-0^{\circ},5 - 0^{\circ},7) = -1^{\circ},5$  og  $C = -1^{\circ},6 - (0^{\circ},5 - 0^{\circ},7) = -1^{\circ},4$ .

Paa sædvanlig Maade beregnes derefter Deviationen, og Kurve tegnes.

Hvis Pejlingen forandrer sig under Omsvajningen, kan en antaget Misvisning udledes af den første Pejling ved her at sætte Deviationen til 0. Denne Misvisning anvendes da paa de øvrige Pejlinger, indtil Forskellen mellem A og A' kan bestemmes.

Eks. III. Paa et Sted, hvor Misvisningen er upaalidelig, ønskes den kontrolleret. Man kender Koeff. A, som er  $\pm 2^{\circ},1$ . Ved Solskiven anstilles følgende Observation:

dev. styret Kurs.	retv. styret Kurs.	Antagen Deviation.
Vest	S $83^{\circ}$ V	0 (Misv. antages da $7^{\circ}$ vestl.)
Syd	S $32^{\circ},3$ Ø	$25^{\circ},3$ vestlig
Øst	N $48^{\circ},5$ Ø	$34^{\circ},5$ —
Nord	N $17^{\circ},3$ V	$10^{\circ},3$ —

$$A' = \frac{-10^{\circ},3 - 34^{\circ},5 - 25^{\circ},3}{4} = -17^{\circ},5.$$

Deviationerne maa altsaa gøres  $15^{\circ},4$  østligere.

Man faar f. Eks.  $N = 5^{\circ},1$  østlig.

dev. styret Kurs Nord	Dev. $5^{\circ},1$ østlig
misv. styret Kurs N $5^{\circ},1$ Ø	
retv. styret Kurs N $17^{\circ},3$ V	
Misv. $22^{\circ},4$ vestlig.	

Det er altsaa muligt uden noget som helst Kendskab til et Steds Misvisning at bestemme Kompassets Deviationer; dog maa der have været foretaget en tidligere Undersøgelse for deraf at kunne bestemme Koefficienten A.

Man maa naturligvis være sikker paa, at der ingen Flytning af større Jærngenstande i Skibet har fundet Sted, siden den Undersøgelse, hvoraf A bestemmes, saa vel som paa, at der ingen særlige magnetiske Forstyrrelser kan være indtruffet om Bord i Skibet. For saa vidt som Jærnet stadig er symmetrisk fordelt med Hensyn til Diametralplanet, vil A dog altid være meget lille.

Benyttes terrestrisk Genstand til Observation, maa man passe, at Afstanden er saa stor i Forhold til Skibets mulige Stedforandring, at denne ingen kendelig Indflydelse faar paa Pejlingen.

Det vil endelig ses, at hvis man sætter Deviationen paa ret Køl paa en vilkaarlig Kurs til 0, vil den ved Krængning fremkaldte Deviation være Krængningsfejlen. Her behøves altsaa heller intet Kendskab til misv. Pejling eller Deviation paa ret Køl; uden denne sidste vil Krængningsfejlen ganske vist ingen Anvendelse faa; men den kan altsaa bestemmes før Deviationerne paa ret Køl, hvis Lejlighed gives dertil.

Efterskrift. Efter at ovenstaaende var gaaet i Trykken, er jeg bleven opmærksom paa, at Problemet aabner Mulighed for andre Beregninger, hvad jeg i en følgende Artikel skal gøre Rede for.

Forf.

## Fra Rigsdagen.

### Forslag om Kystfredning.

Landbrugsministeren har den 15. ds. i Folketinget fremsat Forslag om Kystfredning, der i det væsentlige gaar ud paa følgende:

Hvor det til Sikring af Kysten findes nødvendigt, kan det forbydes at borttage Sten, Ler, Sand og Grus fra Forstranden i en saadan Nærhed af Kysten, at denne derved udsættes for Beskadigelse. Hvorvidt og i hvilket Omfang nævnte Forbud kan anses for nødvendigt til Sikring af Kysten afgøres ved Kendelse af Kystkommissionen under Appel til Overlandvæsenskommissionen.

Kystkommissionen nedsættes af Landbrugsministeren, hver Gang der bliver Spørgsmaal om at træffe Foranstaltninger til Kystfredning i Henhold til denne Lovs Regler. For hver Amtsraadsreds og de i Forbindelse med samme staaende Købstæder nedsættes der særskilte Kystkommissioner. Kommissionen bestaar af en af Landbrugsministeren udnævnt Formand og to af Amtsraadet i eller udenfor dets Midte valgte Medlemmer.

Enhver, der har givet Møde for Kystkommissionen, har Ret til at paaanke dennes Kendelse for Overlandvæsenskommissionen.

Det skal til enhver Tid staa Landbrugsministeren frit for at foranledige en Kystkommission nedsat til Afgørelse af Spørgsmaalet om, hvorvidt en Udvidelse eller Indskrænkning bør finde Sted af de udstedte Forbud. Efter 5 Aars Forløb kan enhver, der formener, at der bør foretages Forandringer i de trufne Bestemmelser, indgive Begæring til Landbrugsministeren om Afholdelse af en ny Kystkommissionsforretning.

Den, der vil søge Erhverv ved at optage de ovenfor omhandlede Genstande fra Søterritoriet, skal herom gøre Anmeldelse til Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i Kjøbenhavn, der fører Register over de anmeldte. Han skal endvidere paa et iøjnefaldende Sted paa begge Sider af sit Fartøj stedse have anbragt en hvid Plade, hvorpaa der med sorte Bogstaver af mindst 10 Tommers Højde skal være paamalet hans Navn og Hjemsted samt Ordet „Stenfisker“ med Tilføjelse af Registreringsnummeret.

## Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk.

Vi har modtaget følgende:

I Tilslutning til Hr. Dr. Gundels Artikel i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 49 kunde jeg, med den ærede Redaktions Tilladelse, ønske at henlede Autoriteternes Opmærksomhed paa en Vej til Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk foruden den af Dr. Gundel anviste.

Jeg er gennem en 26 Aars Tjeneste i Søværnet hyppig blevet Ørevidne til de mellem Søfolk verserende Fortællinger om Kønssygdomme og de af dem brugte Helbredelsesmidler, og baade disse og hine har tidt været af en saadan Beskaffenhed, at der skulde mere end Hestenatur til at gennemgaa sligt; og der er da heller ikke Tvivl om, at Raahed parret med Uvidenhed paa Kønssygdommens Omraade har gjort umaadelig Skade. Disse Fortællinger er af de unge Søfolk slugt uden Kritik, og de Anvisninger til Helbredelse, der er givet af ældre „erfarne“ Kammerater, er fulgt og har mange Gange haft de sørgeligste Følger. Nu er det imidlertid saaledes, at Marinen aarlig uddanner c. 700 Matroser og Søfyrbødere; her er et stort Antal at faa i Tale, og her ligger efter min Mening en smuk Opgave og venter

paa d'Hrr. Skibslæger. I Fald man tog nogle Timer fra de Øvelser, hvis relative Nytte ikke staar i passende Forhold til den Tid, der anvendes paa dem, og overlod disse Timer til Skibslægen, vilde denne paa en billig og nem Maade kunne sprede Kendskab til — og tillige Kendskab til rigtig Behandling af — de Sygdomme, der nu som en Svøbe hænger Søfolk. Kunde Marineministeriet formaas til gennem en Resolution at paabyde saadanne Foredrag paa Eksercerskoler og i de udrustede Skibe, saa vilde man tillige hurtig være ude over de formelle Vanskeligheder, der altfor ofte har skrinlagt en god Sag.

*Richard Jensen,*  
fhv. Kanonér.

## Fragtmarkedet.

Efter de nærmest foregaaende Ugers ret betydelige Aktivitet i adskillige af de ledende Markeder, er der nu indtraadt mere Stilhed, og jo mere vi nærmer os Julen, desto større bliver denne Stilhed. Raterne viser dog gennemgaaende ingen Tilbagegang undtagen for Kulfragterne til den nedre Del af Østersøen og til den vestlige Del af Middelhavet, i hvilke Retninger Begæret efter December Tonnage nu hovedsagelig er dækket, medens der pr. Januar ikke er nogen videre Efterspørgsel endnu. Til Østersøen og Danmark er Kulfragterne kun en Ubetrydelighed svagere, hvorimod de fra Wales til de vestlige Middelhavspladser er faldet omkring 6 d. pr. Ton. Der er dog ingen Grund til Ængstelse i den Anledning, thi tager Begæret til efter Nytaar, hvilket det rimeligvis vil, saa kommer Fragterne uden Tvivl op igen paa forrige Uges Niveau og maaske højere. Fra Amerika begynder der at blive mere Liv pr. Januar, og da Tonnage ikke synes overdrevent rigelig, vil Raterne sandsynligvis holde sig omtrent paa deres nuværende Højde, hvis der da ikke sendes alt for mange Baade over, som er ubefragtede, naar de gaar fra Evropa. Forholdene i Rusland er stadig i høj Grad urolige, den direkte Post- og Telegrafbindelse er saa at sige afbrudt endnu, saa at al Handel paa de russiske Pladser næsten ligger stille, og det ser desværre ikke ud til, at der i nær Fremtid igen vil indtræde blot nogenlunde rolige Tilstande.

Det østlige Marked er paa det nærmeste uforandret siden forrige Uge. Bombay har sluttet til 15/ à 15/6 udsøgt Havn pr. December, 14/ pr. Januar, men fra Kurrachee gøres der næsten intet. Rispladserne begynder saa smaat at tage Dampere, og fra Rangoon er der pr. Februar fragtet til 21/9 Adriaterhavet eller Holland, 23/3 O. C. Fra Calcutta er betalt 22/9 til Hamburg, 4 1/2 Dollars U. S. Kulfragter fra Japan knappe paa Basis af 1,40 Dollar til Hongkong.

Sortehavet etc. har kun taget faa Baade, særlig de russiske Pladser. Novorossisk er omtrent den eneste russiske Havn, der er sluttet lidt fra til omkring 9/ til god kontinental Havn, ganske prompt. Sulina har fragtet lidt til 9/6 N. C., 9/3 Lissabon, 9/3 à 9/6 L. H. A. R. Fra Kustendje til Antwerpen betaltes 8/9 for en 6,500 Tons Baad pr. December.

Middelhavet har fragtet livligt, men Raterne er gennemgaaende lidt lavere, da Tilbudet af Tonnage har været særdeles rigeligt. Blandt de sidste Ertsbefragtninger skal vi nævne 7/6 Grækenland/Glasgow, 7/3 Rotterdam, 8/6 Ergasteria/Antwerpen, 7/4 1/2 Limiona/Middlesbro, 6/9 Algier/Glasgow, 8/3 Huelva/Dunkerque, 6/ Porman/Middlesbro, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 7/3 Tunis/Kings Lynn, 7/ Bona/Berwick, 6 Plymouth, ligeledes med „free despatch“. Espartofragterne er uforandrede. Aleksandria Markedet er meget flovt paa Basis af 7/6 Bomuldsfrø til London, 7/ Hull. For Erts fra

Bilbao har der sidst været betalt 5/4 1/2 Middlesbro, 5/6 Grangemouth, 5/1 1/2 à 5/3 Newport, 4/9 Cardiff.

Nordamerika er gennemgaaende fast, men der har ikke været fragtet saa stærkt i den forløbne Uge paa Grund af, at December Tonnage har været temmelig knap. For December Afskibning sluttedes der fra 2/6 til 2/7 1/2 for tungt Korn fra Northern Range til udsøgt Havn, i et Par enkelte Tilfælde endog til 2/9, medens pr. Januar 2/4 1/2 à 2/6 er det bedst opnaelige. For Havre betales omkring 1/10 1/2. Noteringerne for Fosfat, Petroleum etc. er paa det nærmeste uforandrede; der har kun fundet yderst faa effektive Befragtninger Sted. Af Trælaster fra Canada noteres der ikke mange, men enkelte Befragtninger har fundet Sted, saaledes f. Eks. til 42/6 Miramichi/U. K. Rejser over 1906, 40/ St. Lawrence/London pr. Juni. Fragter fra Golfen er knappere, og medens der pr. December har været sluttet op til 12/3 paa Netto Charter, kan der pr. Januar næppe faas over 11/6 à 11/9, sædvanligt Tillæg for Danmark. For Korn er der fragtet en mindre Baad til 3/3 New Orleans/Cork f. O., 2/10 1/2 stor Dampere til direkte, udsøgt Havn, begge pr. Januar, og flere Laster er fremme til lignende Rater. For Træ sluttet der kun lidt, men der noteres temmelig mange Laster. Der betaltes 88/9 Mobile/Holland og Wisbech, 102/6 Buenos Ayres, 87/6 Pensacola/Genua, alt pr. Januar.

La Plata Markedet viser ingen Forandring. Der er stadig mange prompte Baade, og 12/6 à 12/9 har været det højst opnaelige fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Januar kan faas 14/ à 14/6, medens Februar Tonnage er værd 17/ à 17/6. Fra Bahia Blanca sluttedes et Par Baade til 17/ U. K. eller Kontinentet O. C. pr. Februar, 16/3 pr. Januar med 8 Dages Tørn.

Østersømarkedet ligger særdeles flovt. Laster er fremdeles meget knappe, og navnlig er der næsten ingen Eksport fra de russiske Havne. Enkelte Dampere kommer dog stadig til Libau, Riga etc., men det er overordentlig faa i Sammenligning med, hvad der har været under normale Forhold, og Ekspeditionerne er gennemgaaende langsomme. De tyske Pladser har ogsaa kun lidt at byde paa. Königsberg har kun Smaapartier Korn til 1/3 Hvedebasis London, Hull, Leith eller Rotterdam, og fra Danzig og Memel er Sleepersfragterne uforandrede paa Basis af 6/6 til Grimsby eller West Hartlepool, 7/ London. Fra Kotka noteres 8/ for vaad Træmasse til Preston.

Kulfragterne er, som sagt, noget svagere til Østersøen og Middelhavet, medens de i andre Retninger ikke er undergaaet nævneværdige Forandringer. Det er i Øjeblikket umaadelig vanskeligt at slutte prompte Baade, særlig fra Østkysten, da Lastetørn næsten ikke er til at arrangere. Julehelligdagene griber forstyrrende ind i England, hvorimod Julen jo ikke fejres i Skotland, hvor der arbejdes til d. 30. ds., men saa begynder ogsaa „Miners holidays“, som varer til 8. Januar, og i det Tidsrum vil der næsten ingen Afskibninger finde Sted fra Skotland. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten skal vi notere 6/9 à 7/ Reval eller Riga, 6/ Norrkøping, 5/6 à 5/9 Stockholm, 4/6 à 5/ Pillau, Neufahrwasser eller Swinemünde, 4/6 à 5/ god dansk Havn, 5/9 Rostock eller Stralsund, 3/6 à 4/ Rotterdam, 6/9 Genua eller Savona, 8/7 1/2 Fiume. Fra Cardiff sluttedes der til 4/3 à 4/6 Dieppe, 5/3 Lissabon, Frs. 7 1/4 Algier, 8 Marseille, 7/6 à 7/7 1/2 Genua, 7/3 Piræus, 7/10 1/2 Aleksandria, 7/6 à 7/7 1/2 Port Said, 11/ Colombo, 7/ Las Palmas eller Madeira, 10/ La Plata pr. December, 9/ pr. Februar.

Fragtmarkedet for Sejlere ligger lige roligt, og den nu indtrædende Frost gør det ikke bedre.

ab Kjøbenhavn var Fragtmarkedet ret fast, idet det sjældne skete, at der var flere Ladninger i Markedet end Skibe at faa; der blev sluttet for Bomuldsfrøkager til Sønderborg, Augustenborg 4 1/2 Mark, til Nysted 20

og 22½ Øre, til Nexsø 20 Øre samt til Visby endog til 10 Kr. pr. Ton.

af danske Provinshavne. Der blev sluttet nogle Skibe fra Samsø og Kallundborg for Byg til Kjøbenhavn eller Tuborg 14 Øre samt til Hamburg 3½ à 4 Mark.

## Fra Sø og Land.

R. B. meddeler fra Esbjerg den 14. ds.: Dampskibet „Nexos“ her af Byen, der var paa Rejse fra Bremen til Reval, har ved den russiske Kyst, mellem Dagø og Odensholm, truffet russisk Kystskonnert „Hertha“ af Dagø i synkefærdig Tilstand. Fra „Nexos“ sendtes en Redningsbaad med Styrmænd Warrer og 4 Matroser om Bord hen til Skonnerten, der laa med Dækket i Vandlinjen, medens Bølgerne ustandselig skyllede hen over den. Trods meget besværlig Sø lykkedes det at redde tre om Bord værende Kvinder, der var bleven efterladt paa Skonnerten af den russiske Besætning, fordi Skonnertens Baad i den neje Søgang ikke havde Plads til dem alle. Skonnerten, der var paa Rejse fra Reval til Dagø med Kul, sank straks efter Kvindernes Bjærgning.

Efterlyste Sømænd. Sømændene Viggo Vilhelm Junker, født 1881 i Kjøbenhavn, og Julius Johnsen, født 1883 i Sørup, Ørsted, opfordres til at melde sig i Udenrigsministeriet for at faa udbetalt deres Hyre fra norsk Bark „Nordstjernen“.

Gøteborg—Skotland. Rederifirmaet Axel Brostrøm & Co., Gøteborg, vil, i Følge „Gøteborg Handels- & Søfartstidning“, fra Nytaar starte en fast Rute Gøteborg—Aberdeen—Dundee med Afgang fra Gøteborg hver femte Uge.

## Ugens Havarier.

Cito, Dpsk. af Esbjerg, har den 12. ds. i den engelske Kanal paa Rejsen fra Dieppe til Methil været i Kollision med engelsk Damp „Fenton“. „Cito“ fik et stort Hul paa Siden fra Skandæk til Vandlinjen og maatte tage ind til London for at reparere.

Malfridur, Skonnert af Marstal, er i Wismar Havn bleven paasejlet af Dpsk. „Wilhelm Behrens“. „Malfridur“, der havde en Ladning Kainit inde bestemt til Præstø, blev saa stærkt beskadiget paa Agterskibet, at Landsætning, Losning og Reparation var nødvendig straks.

Ainkea, Galease af Hamburg, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Frederikshavn strandet paa Nordspidsen af Djursland. Skibet har Assistance.

Ragnhild, 3-m. Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Samsø til Norge indkommet til Nyborg efter i en meget stærk Storm at have lidt en Del Havari. Skibet maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Herleve, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Kotka til Antwerpen haft meget haardt Vejr i Østersøen og har faaet stærk Slagside, hvorfor Skibet maa losse, før Rejsen kan fortsættes.

Vendsyssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga med Stykgods været i Kollision med Kristianiadamperen „Anvers“ udfor Antwerpen. „Vendsyssel“ fik et Hul i Agterskibet, foraarsaget af Ankeret paa „Anvers“. Skibet maatte sættes paa Grund for ikke at synke; maa losse og reparere. „Anvers“ har Skade i Boven.

Cimbria, svensk Skonnert, er, paa Rejsen fra Hudiksvall til Wismar med Trælast, indkommet til Nexø fuld af Vand, flydende paa Ladningen.

Forældres Minde, Skonnert af Ærøskjøbing, der var paa Rejsen fra Norrkøping til Aalborg med Jærn og laa til Ankers paa Nexø Red grundet paa Storm, blev paasejlet af en svensk Skonnert, som var kommen i Drift. Skibet fik en

Del Skade samt mistede Anker og 30 Favne Kæde og maatte indbugseres til Nexø Havn for at blive repareret.

Tuborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Burntisland under Forhaling paasejlet Dpsk. „St. St. Blicher“ og tilføjet dette en Del Skade.

Louisiana, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra New York til Kjøbenhavn i Nordsøen mistet Skruen og er blevet indbugseret til Cuxhaven; herfra er Skibet senere bugseret til Holtenu for Reparation.

Laura, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Swansea med Kul paa Grund ved St. Valery; Skibet er ved Assistance og Losning i Lægtene kommen flot og ind til St. Valery. Skibet har c. 10 Fod Vand i Rummet.

Franke Jager, Tjalk af Groningen, er, paa Rejsen fra Bandholm til Hamburg med Korn, i Nærheden af Falkenberg i læk Tilstand blevet prajet af Fiskedampskibet „Busard“ og taget paa Slæb af dette; men Tjalken, der var stærk læk, sank kort efter. Mandskabet blev reddet om Bord i Damperen og senere landsat i Holtenu.

Gallisto, Dpsk. af Rotterdam, der, som meddelt, kom paa Grund paa Hveen, er nu af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Edmund, Galease af Marstal, har, paa Rejsen fra Aarhus til Halmstad med Oljekager, haft meget haardt Vejr og er med søbeskadiget Ladning indkommet til Helsingør.

Anna Rebecca, tysk Galease, er, paa Rejsen fra Karlshamn til Hamburg med Sten, indkommen til Rønne i læk Tilstand; maa losse og reparere.

Britannia, Dpsk. af Kjøbenhavn, antages at være forlist paa Rejsen fra Cardiff til Genua med Kulladning, da der intet er hørt fra Skibet, siden det passerede Barry Island den 10. November. „Britannia“, der var bygget i Middlesbro i 1889, maalte 1,552 Netto Reg.-Tons.

Axel, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Terneuzen blevet paasejlet af engelsk Damp „Seaserpent“ og har faaet en Del Skade paa Forskibet samt Ankeret.

## Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Skonnert „Merida“, for Tiden liggende i Cardiff, er den 16. ds. af Rederen, Kaptajn N. J. Outzen i Sønderho paa Fanø, solgt til et Rederi i Plymouth for en Sum af 1000 £. Skibet, der maaler 300 Reg.-Tons, er bygget af Jærn for godt 20 Aar siden.

Den 14. ds. foretoges i Sundet den officielle Prøvetur med den til Østasiatisk Kompagni hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok & Skibsvarft byggede Motorskonnert „Viking“. Prøven faldt særdeles heldig ud, saa vel hvad angaar Sejl- som Styreærvne, og vakte de om Bord værendes fulde Tilfredshed. Skonnerter afaaar nu til Vestindien for at overtage Person- og Postbefordringen mellem de vestindiske Øer.

Dampbaaden „Ørkildhus“ af Svendborg, tilhørende Sydøyske Dampskibsselskab, er den 11. ds. solgt til Frederiksstad i Norge for en Sum af 5,000 Kr.

Den 14. ds. løb paa Skibsbygmester Niels Hansens Værft i Marstal et nyt Skib af Stablen. Skibet, der maaler 47 Tons Brutto, fik Navnet „Argus“. Reder og Fører bliver Kaptajn Thomsen.

**„Wolverine“**  
Gasoline Baade-Motorer er de paalideligste Motorer fra 3 HK. til 100 HK.  
**H. Jacobsen, Vestervoldgade 109**  
Telefon 3377. Telegr.-Adr.: „Wolverine“

## Skibsefterretninger.

### Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. December) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Riga 9. December. — Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 15. December. — Algarve, Borries, ank. hertil 18. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 17. December. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Pillau 18. December. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9. December. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 8. Decbr. til New York. — Arno, Strubberg, ank. hertil 19. December. — Axelhus, Skov, ank. om til Trondhjem 19. December. — Baron Stjernblad, Kaas ank. hertil 9. December. — Beira, Lunge, ank. om til Lisabon 18. December. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. om til Reval 5. December. — Christian IX, Wiencke, afgik fra Pillau 18. December. — Dagmar, Larsen, afgik herfra 16. Decbr. — Douro, Mortensen, ank. om til Riga 2. December. — Ella, Andresen, afgik herfra 16. December. — Florida, Ørum, afgik fra Newcastle 18. December. — Frederik, Thomsen, ank. om til Pillau 13. December. — Garonne, Kromann, ank. om til Riga 14. December. — Georgios I, Sørensen, ank. om til Libau 18. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. om til Livorno 18. Decbr. — Jolantha, Simonsen, ank. om hertil 13. Decbr. — Kasan, Hansen, ank. om til London 17. Decbr. — Kentucky, Staal, afgik fra New York 3. December. — Kiew, Meldahl, afgik fra Hull 17. Decbr. — Kursk, Gommesen, afgik fra Libau 18. December. — Leopold II, Meyer, ank. hertil 19. December. — Loire, Craignou, ank. om til Dunkerque 16. December. — Louise, Kruse, afgik fra Leith 6. December. — Louisiana, Andersen, ank. om til Brunsbüttel 17. Decbr. — L. P. Holmblad, Rabe, afgik fra Boston 17. December. — Maja, Iversen, ank. om hertil 18. December. — Morsø, Jacobsen, afg. herfra 18. December. — Moskov, Gotsche, ank. om til Bergen 18. December. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. om til London 10. December. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik fra Reval 15. Decbr. — Omsk, Jonsen, ank. til Riga 14. Decbr. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 15. Decbr. — Perm, Christensen, ank. om til Libau 18. December. — Pregel, Olsen, ank. om til Libau 13. December. — Rita, Schibbye, ank. om til Dunkerque 15. December. — Seine, Damp, afgik fra Bordeaux 17. Decbr. — Texas, Andersen, afg. herfra 28. November til New York. — Thyra, Fischer, afg. herfra 15. December. — Tiber, Bech, afgik herfra 12. December. — Valdemar, Johnsen, ank. om til Pillau 19. December. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Antwerpen 18. December. — Viking, Rasmussen, afgik fra Palermo 16. December. — Hellig Olav, Holst, ank. om til Kristiania 19. December. — United States, Wulff, ank. om til New York 12. Decbr. — Hengest, Harder, ank. om til Libau 18. December. — Esbjerg, Søeberg, afgik herfra 16. Decbr. — Ceres, da Cunha, ank. hertil 19. December. — Livadia, Andersen, ank. om til Aarhus 18. December. — Lord ank. om hertil 15. December. — Vadse afgik fra Swansea 18. Decbr. — Hittfeld afgik fra Stettin 15. December. — Ribberhuus, Andresen, ank. om hertil 18. December. — Diana afg. fra Rotterdam 18. December. — Laura, Aasberg, ank. til Leith 17. December paa Rejse fra Island hertil. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 17. December til Færøerne. — Leander afgik herfra 13. Decbr. — Pallas afgik herfra 15. December. — Dana ank. om til Stockholm 15. December. — Activa ank. om hertil 15. December.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, N. W. Schmidt, afgik fra Bremen 19. Decbr., best. til Libau. — Frode, Meyer, afgik Sunderland 18. December, bestemt til Stettin. — Sigurd, I. P. Jørgensen, afgik fra Bilbao 18. December, best. til Middlesbro. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Parana 7. Decbr. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. om til Cardiff 15. December. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. om til Ghent 16. Decbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 20. December. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 11. December, best. til Libau. — Ragnar, Holst, ank. om til Riga 16. December. — Skjold, Rise, afg. fra Newcastle 14. Decbr., best. til Libau. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. om til Chantenay 16. Decbr. — Svend II, Jensen, ank. om til Huelva 19. Decbr. — Harald, Hveysel, ank. om til Riga 11. December.

Viking. Bjørn, Drescher, afgik fra Kbhvn. 16. Decbr., best. til Methil. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Kbhvn. 15. December, bestemt til Grangemouth. — Ulf, Huus, afgik fra Stettin 18. December, best. til Libau.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Newport News 8. Decbr., bestemt til Emden. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Genua 16. Decbr., bestemt til Garrucha. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Savona 16. Decbr. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Cardiff 14. December, best. til River Plate. — Helmer Mørch, Jørgensen, ank. om til Newport News 15. December. — Excellence Pleske, Thorsø, ank. om til Riga 4. December. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. fra Blyth 18. December, best. til Riga. — Wladimir Sawin, Carsten-

sen, afgik fra Cardiff 15. Decbr., bestemt til Bari. — Peter Berg, Knudsen, ank. om til Riga 28. Novbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. om til Riga 18. Decbr. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Libau 15. December, best. til Antwerpen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. om til Riga 12. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. fra Gand 15. Decbr. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. til Northshields 16. December. — Hamlet, Reese, ank. om til Riga 30. November. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 15. December. — Rolf, Olsen, ank. til Anvers 4. Decbr. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Bremen 4. December.

Heimdal. Anine, Leth, ank. om til Antwerpen 9. Decbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Rotterdam 19. December. — Helga, Vaaben Hansen, afg. fra Seaham 15. December. — Martha, Christensen, afgik fra Rouen 17. Decbr. — Elna, Olsen, afgik fra Wearmouth 12. Decbr. — Therese, Izard-Pedersen, afgik fra Oran 15. December. — Simone, Møller, ank. til Huelva 14. Decbr. — Jeanne, Lagesen, ank. om til Zeth 19. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Mathiesen, afgik fra Libau 16. Decbr., bestemt til Rouen. — Nancy, Th. Nielsen, afg. fra Blyth 15. Decbr., bestemt til Riga. — Nautik, N. Nielsen, ank. om til Reval 11. December. — Nordsoen, Gram, ank. til Sundsvall 16. Decbr. — Nexos, Basse, passerede Kaiser Wilh. Kanalen 17. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Nora, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 18. December, best. til Methil. — Cito, P. Nielsen, ank. til London 14. Decbr. — Napoli, Christensen, ank. om til Esbjerg 19. December. — Bodil, Jessen, afgik fra Cartagena 12. December, best. til Hamburg. — Dagmar, Hansen, afgik fra Methil 19. December, bestemt til Esbjerg. — Neptun, Knudsen, ank. om til London 17. December. — Nerma, K. Nielsen, ank. om til Alloo 17. Decbr. — Alfa, Iversen, ank. om til Friedrichstadt 17. December. — Ellen, Th. Nielsen, passerede Helsingør 18. December, best. til Riga.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Flensborg 18. Decbr. — Nordland, Møller, ank. om til London 15. December. — Holland, Poulsen, afgik fra Horsens 15. December. — England, Andersen, ank. til Kjøge 17. Decbr. — Rusland, Madsen, afgik fra Middlesborough 17. December.

Urania. Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Neufahrwasser 17. December. — Polarstjernen, Branth, ank. til Buenos Ayres 21. Oktober. — Ekliptika, Hemmingen, afg. fra Stettin 16. Decbr. — Mars, Clausen, ank. om til Methil 16. December. — Urania, Clausen, ank. om til Cardiff 18. December.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. om til Spezia 15. December. — Ingrid, Winther, ank. til Swansea 18. Decbr. — Karen, Eriksen afgik fra Cardiff 17. December til Savona.

Kjøbenhavn. Hafnia, Troensegaard, afg. fra Dunkerque 16. Decbr., ank. om til Blyth 18. December. — Russia, Jespersen, ank. om til Ghent 13. December. — Normannia, Erichsen, afgik fra Kristiania 17. December, ank. om til Frederiksstad 17. December. — Livonia, Skov, ank. om til Amsterdam 18. December.

Østersøen. Cimbria, Hansen, ank. om til Rotterdam 14. December. — Gratia, Andersen, afg. fra Aarhus 16. Decbr., ank. om til Drammen 18. December.

Union. Frisia, Nielsen, ank. om til Ghent 13. December. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 14. Decbr., ank. til Neufahrwasser 18. Decbr.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. til Boston (England) 16. December. — Carbonia, Winckler, afgik fra Aarhus 16. December, best. til Methil.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Lübeck 16. Decbr., ank. om til Libau 19. December.

Dannebrog. Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Marsoilles 11. December, best. til Stettin. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Tynen 9. December, best. til Tampico f. O. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Blyth 14. December, best. til Helsingfors. — Fredensborg, Hartmann, ank. om til Stettin 20. Decbr. — Frederiksborg, Hansen, ank. om til Kbhvn. 18. Decbr. — Jomsborg, Mathiesen, ank. om til Bona 19. December. — Kronborg, Suenson, afgik fra West Hartlepool 30. November, best. til Port Eads f. O. — Rosenborg, Schultz, ank. til Burntisland 16. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ank. om til Aleksandria 13. December. — Stjerneborg, Jørgensen, ank. til Blyth 19. December. — Søborg, Fischer, afgik fra Algier 11. December, best. til Aleksandria. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 16. December.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Lundgren, afg. fra West Hartlepool 17. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Klampenborg, Jensen, ank. til Genua 16. Decbr. — Marselisborg, Andersen, ank. om til Hamburg 13. Decbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til West Hartlepool 16. December. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Bona 10. Decbr., bestemt til

Kings Lynn. — Tuborg, Sørensen, afg. fra Burntisland 17. December, best. til Aarhus. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra West Hartlepool 19. December, best. til Kjøbenhavn. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 17. December.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 25. Nov. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Stettin 17. December, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ank. til Gøteborg 18. December.

**Havet.** Fyen, Hansen, afgik fra Methil 18. December, best. til Aalborg.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Dam, afg. fra Danzig 14. Decbr., bestemt til London. — Helene, Jensen, afg. fra Delfzill 15. Decbr., ankom til Methil 17. Decbr. — Agnete, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 17. Decbr., best. til Burntisland. — Hermia, Petersen, afgik fra Burntisland 15. December, ank. til Kiel 19. Decbr. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 15. December, bestemt til Kiel. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Methil 15. Decbr., ank. til Vejle 19. Decbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 15. Decbr., ankom til Kiel 19. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 14. Decbr., ankom til Kiel 18. Decbr.

**Det østasiatiske Kompagni. Vestindisk Afdeling.** St. Croix, Berg, ankom til Hamburg 17. December. — St. Jan, Rambusch, afgik fra Antwerpen 9. Decbr. — St. Thomas, Prahl, ankom til Habana 17. Decbr. — St. Domingo, Koch, ank. til Galveston 16. December.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ankom til Boness 15. Decbr. Svanholm, Knudsen, ankom til Bristol 11. December. — Energi, Nielsen, ank. til Boness 13. December. — Erindring, Hansen, ankom til Methil Red 12. December.

**Svendson & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra West Hartlepool 5. Decbr. — E. M. Dalgas, Møller, afgik fra West Hartlepool 4. December. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Aarhus 18. December. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Burntisland 17. Decbr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Cardiff 16. December. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Swinemünde 11. Decbr. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Terneuzen. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Konstantinopel 9. December. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Hudiksvall 9. Decbr. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. til Alexandria 29. Novbr. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Konstantinopel 18. December. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Boness 13. Decbr. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Tunis 17. December. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Kbhvn. 16. December.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, afg. fra Kjøbenhavn 16. Decbr., bestemt til Tyne Dock. — London, Krogh, ank. til Kbhvn. 16. Decbr. — Paris, Tholander, afgik fra Boness 16. Decbr., bestemt til Aarhus. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Demerara 14. December.

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Sunderland 12. Decbr. — Wien, Brink, afgik fra Aarhus 14. December, bestemt til Blyth. — Roma, v. Thun, afg. fra Demerara 13. December best. til Liverpool.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, afgik fra Korsør 16. Decbr., bestemt til Burntisland. — Clara, Villadsen, ankom til Blyth 13. December. — Kai, Kurtzhals, ankom til Sevilla 9. Decbr. — Erik, Steen, afgik fra Kallundborg 20. Decbr., bestemt til Methil. — Svend, Christensen, afgik fra Blyth 19. December, best. til Kbhvn. — Axel, Damm, ankom til Swansea 18. Decbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Tynen 15. December. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Messina 9. December. — H. V. Fisker, Nissen, ank. til Arzeu 17. December. — Chr. Gylstorf, Nielsen, ankom til Kolding 16. Decbr. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Randers 18. December. — Ulrik Holm, Bønnelykke, ankom til Helsingfors 15. Decbr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Hartlepool 7. Decbr.

**Johnsen & Jespersen.** Egholm, Nielsen, ankom til Windau 15. Decbr. — Katholm, Arnesen, ankom til Lissabon 19. December. — Hjørholm, Clausen, ankom til Nantes 14. Decbr. — Svanholm, Knudsen, ankom til Swansea 18. Decbr. — Taarnholm, Winther, afgik fra Tyne 19. Decbr., best. til Carloforte (Sardinien).

**Svanen.** Svanen, Sørensen, afg. fra St. Dawis 16. Decbr. til Königsberg.

### Sejlskibe.

**Rønne.** Bornholm, Jensen, ankom til Hull 16. Decbr.

**Svendborg.** Marie, Carlsen, ankom til Portsmouth 11. December. — Fylla, Rasmussen, ankom til Danzig 10. December. — Flora, Sørensen, ankom til Leith 11. Decbr. — Ludvig, Larsen, ankom til Skjelskør 10. December. — Doris, Købke, ankom til Kjøge 9. December. — Fulvia, Petersen, ankom til Bandholm 9. December. — Valborg, Brandt, ankom til Bandholm 10. December. — Ellen Kir-

stine, Petersen, ankom til Odense 9. December. — Erhardt, Larsen, ank. til Drøbak 10. December. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Aalborg 9. Decbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Korsør 10. December. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Plymouth 11. December. — Gefion, Rasmussen, ankom til Skjelskør 11. December. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Sølvborg 12. December. — Hansigne, Nielsen, ankom til St. Valery 12. December. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Stettin 12. December. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Bogense 13. December. — Roska, Petersen, ank. til Rotterdam 14. December. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Wemyss 9. December. — Martin Nissen, Petersen, ankom til Wemyss 13. December. — Hans, Nielsen, ankom til Rochester 14. Decbr. — Marie, Nielsen, ankom til Kappeln 15. December. — Meta, Møller, ankom til Faro 16. December. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Calais 15. December. — Boline Marie, Hansen, ankom til Stettin 14. December. — Hans Emil, Hansen, ankom til Oscarshavn 15. December. — Leif, Andersen, ankom til Kallundborg 16. December. — Venus, Jensen, ankom til Randers 16. December. — Slesvig, Hansen, ankom til Udbyhøj 17. December. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Rio Grande 17. December.

**Ærs.** Dronning Louise, Lauritzen, ankom 12. Decbr. til Alloo. — Christian, Eschen, ankom 11. December til Swinemünde. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom 13. December til Lissabon. — Industri, Raahauge, ankom 14. December til Pillau. — Hamlet, Rasmussen, ankom 14. December til Nysted. — Lauritz, Folmer, ank. 13. Decbr. til Wismar. — Bien, Petersen, ankom 13. December til Sønderborg. — Ellen, Svendsen, ankom 12. Decbr. til London. — Hermod, Dreimann, ankom 14. December til Rønne. — Alf, Rasmussen, ankom 14. December til Swansea. — Thøger, Rasmussen, ankom 12. December til Kjøbenhavn. — Annes Minde, Friis, ankom 12. December til Kjøbenhavn. — Freja, Petersen, ankom 14. December til Sønderborg. — Kiana, Christensen, ankom 14. December til Skjelskør. — Venus, Jensen, ankom 13. December til Civitavecchia. — Mathilde, Hansen, ankom 14. December til Grangemouth. — Anne, Rosenbeck, ankom 15. December til Boness. — Dorthea, Bager, ankom 14. December til Middlesborough. — Karen Sophie, Wilhjelm, afgik 12. December fra Frihavnen til Gøteborg. — Likka, Petersen, ankom 15. Decbr. til Stege. — Ægir, Rasmussen, ankom 15. December til Helsingør Red. — Anne, Schmidt, ankom 15. December til Karlshamn. — Elise Dyreborg, Clausen, ank. 15. Decbr. til Ystad for Nødhavn. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 15. December til Skjelskør. — Ceres, Bager, afg. 14. Decbr. fra Blyth til Horsens. — Atlantic, Rasmussen, afgik 17. December fra Gøteborg, bestemt til Bridgewater. — Freya, Nielsen, ankom 18. December til Frederikshavn. — Nielsine, Christensen, ankom 15. December til Frihavnen. — Thøger, Rasmussen, ankom 16. December til Frihavnen. — Hildur, Andersen, ank. 18. December til Boness. — Ellen, Hansen, afgik 16. December fra Kjøbenhavn til Marstal.

## Stryg i 1906

### Emil G. v. Höveling's Composition

over **X** med en Anden

og vælg den bedste.

Leverandør til Den danske Marine og Statsbanerne.

**Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.**

Telefoner: 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

### Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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.** Møen S. Vraget, der laa sunket paa 54° 42' N. Br. 12° 26' Ø. Lgd., er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 8½ Fv.

**Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

**Østersøen.** Masten, som stod 19 Kml. S. 37½° Ø. fra „Falsterboreff“ Fyrskib, er forgæves eftersøgt.



**Sverrig. Kalmarsund. Matten.** Matten Klokketønde er inddraget den 8de December 1905.

**Ispøude.** I Foraaret 1906 skal Ispøude Fyr forandres saaledes, at det viser rødt Lys fra S. 58° V. gennem V. til N. 16° V. i Stedet for til N. 24° V.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Kopparstenarne“ inddraget den 16de December 1905.

**Finland. Bottniske Bugt.** Fyrskibet „Relandersgrund“ er inddraget den 3dje December 1905.

**Rusland. Finske Bugt. Øen Karavaldaj.** Paa Øen Karavaldaj NV.-Side gives nu Taagesignal med Sirene, som hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 3 S., Pause 3 S., Stød 3 S., Pause 51 S. 59° 59' N. Br. 29° 7' Ø. Lgd.

**Windau.** Ved Windau er paa Forhavnen N.-Mole det røde over det hvide Fyr, og paa Forhavnen S.-Mole det blaagrønne over det hvide Fyr slukket.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Vrag i Nordsøen.** 53° 19' N. Br. 4° 32' Ø. Lgd. En Mast lidt over Vandet.

**Tyskland. Elben. Oste Munding.** Ved Oste Munding SV.-Bred er bygget tre Undervands-Høfder. Ud for hver af dem er i 11 Fod Vand udlagt en rød Stumptønde eller et rødt Spir. Dybtgaaende Skibe skal gaa mindst 35 Alen uden om Tønderne.

**Hamburg.** Dampere „Sphene“ og en Kahn er sunket i Hamburg Havn i Farvandet ud for Wichhorst Værit. Vragene er afmærket paa sædvanlig Maade.

**Weser.** I Weser er Vinterafmærkningen foretaget. Ved Isgang inddrages en Del af Tønderne mellem Grossensiel og Bremen. Den rød og sort Baaketønde ved Hoheweg Fyrtaarn er flyttet og ligger nu i 5 Fv. Vand. 53° 43' 36" N. Br. 8° 15' 36" Ø. Lgd. Den røde Stumptønde FD i Fedderwarden Farvand er flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 53° 40' 3" N. Br. 8° 22' 36" Ø. Lgd.

**Ostfriesische Øer. Alte Harle.** I Alte Harle, Ø. for Spiekeroog, c. 1 Kbl. S. 44° V. fra den sorte Spidstønde, er et Fartøj sunket i 15 Fod Vand. En Mast er over Vandet. En Vragtønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt Ø. for Vraget. 53° 45' N. Br. 7° 48' Ø. Lgd.

**Holland. Texel Red.** De rød og sort tærnedede Stumptønder med Kryds i Malzwin og de to røde Spidstønder tæt ved S.-Bredden, som var udlagt til Brug ved Sømine-øvelser, er inddraget.

**Nieuwe Maas. Schiedam.** En Lægter er sunket i Nieuwe Maas, lige over for Schiedam Havn, 1/8 Kbl. fra den venstre Bred.

**Schelde. Zuidergat. Bocht van Walsoorden.** Stumptønde Nr. 32 ved Bocht van Walsoorden er flyttet 1/2 Kbl. S. t. V. hen i c. 7 Fv. Vand. 51° 22' 52" N. Br. 4° 2' 48" Ø. Lgd.

**Belgien. Schelde. Liefkenshook.** Fra Liefkenshook Fyrhus vises et grønt, fast Fyr 13 Fod over Vandet, naar der paa Stedet ligger Fartøjer med Sprængstoffer. Naar Fyret brænder, skal Stedet passeres med langsom Fart.

**England. Themsen. Barrow Deep. West Swin.** Barrow Deep er nu afmærket med Tønder, mærket „Barrow“ og med Numre fra Søen, ulige om Styrbord, lige om Bagbord.

En rød og hvid vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant ved Adskillelsen mellem Barrow Deep og Swin Channel, 4,6 Kml. S. 15° V. fra Gunfleet Fyr.

En rød Spidstønde Nr. 3, 6,3 Kml. S. 21° V. fra Gunfleet Fyr.

En rød Spidstønde Nr. 5, 5,2 Kml. S. 79° Ø. fra Whitaker Baake.

En rød Spidstønde Nr. 7, 4,4 Kml. S. 60° Ø. fra Whitaker Baake og i N. 19° V. fra North Shingles Baake.

En rød Spidstønde Nr. 9, 4,1 Kml. N. 77° Ø. fra Maplin Fyr, og i S. 35° Ø. fra Whitaker Baake.

En rød Spidstønde Nr. 11, 3 Kml. S. 85° Ø. fra Maplin Fyr, og i N. 26° V. fra Northwest Shingles Baake.

En rød Spidstønde Nr. 13, 2,1 Kml. S. 55° Ø. fra Maplin Fyr, og i N. 32° V. fra Girdler Baake.

En rød Spidstønde Nr. 15, 2,0 Kml. S. 26° Ø. fra Maplin Fyr, og i N. 72° V. fra Northwest Shingles Baake.

En rød Spidstønde Nr. 17, 3,5 Kml. S. 13° V. fra Maplin Fyr, og i S. 89° V. fra Northwest Shingles Baake.

En rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 2, 4,5 Kml. S. 15° Ø. fra Gunfleet Fyr.

En rød og hvid lodret sribet Stumptønde Nr. 4, 5,0 Kml. S. 4° V. fra Gunfleet Fyr.

En rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 6, 6,7 Kml. S. 81° Ø. fra Whitaker Baake, og i N. 7° Ø. fra North Shingles Baake.

En rød og hvid lodret sribet Stumptønde Nr. 8, med Bur, 5,0 Kml. S. 63° Ø. fra Whitaker Baake og i N. 9° V. fra North Shingles Baake.

En rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 10, 4 Kml. N. 32° V. fra North Shingles Baake, og i N. 83° Ø. fra Maplin Fyr.

En rød og hvid lodret sribet Stumptønde Nr. 12, 2,9 Kml. N. 23° V. fra Northwest Shingles Baake, og i S. 78° Ø. fra Maplin Fyr.

En rød og hvid tærnet Stumptønde Nr. 14, 2,7 Kml. S. 35° Ø. fra Maplin Fyr, og i N. 70° V. fra Northwest Shingles Baake.

Maplin Fyr ligger paa 51° 35' N. Br. 1° 4' Ø. Lgd.

North Knob sorte Spidstønde er ombyttet med en rød og hvid vandret sribet Kugletønde med Trekant og flyttet 3 3/8 Kbl. N. 37° Ø. hen. Den ligger i 32 Fod Vand, 3,2 Kml. S. 8° Ø. fra Maplin Fyr, og i N. 88° V. fra Northwest Shingles Baake.

Northeast Barrow, East Barrow og Mid Barrow Tønder er mærket West Swin Nr. 1, West Swin Nr. 2 og West Swin Nr. 3, og West Barrow Tønde er mærket West Mouse.

West Sunk sort og hvid lodret sribede Stumptønde er flyttet 6 Kbl. N. 80° Ø. hen og ligger nu i 9 Fv. Vand, 3,7 Kml. S. 37° Ø. fra Gunfleet Fyr og i S. 82° V. fra Long Sand Baake.

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

**Frankrig. Bance de Somme.** Uden for Passe NO. er Andvningstønden Nr. A 1 inddraget paa Grund af Farvandets Forandring. 50° 14' 18" N. Br. 1° 31' 3" Ø. Lgd.

**Havre. Passe NO.** Dampere „Niobé“ er sunket i Passe NO., c. 4 Kbl. fra Havre N.-Dæmning. En grøn Tønde er udlagt tæt Ø. for og en anden tæt V. for Vraget. 49° 29' 18" N. Br. 0° 4' 52" Ø. Lgd.

**England. Bristol Channel. River Usk.** Transport-Broen over River Usk, 3 1/2 Kbl. N. 8° V. fra Fyret paa det N.-lige Hoved af det N.-lige Indløb til Alexandra Dok, er nu omtrent fuldført. Naar dens Vogn er i Virksomhed, brænder fra 4 Timer før til 2 Timer efter Højvande to røde, faste, elektriske Fyr lodret for hinanden, paa begge Sider af Pierene, saaledes at disse Fyr baade for Ind- og Udgaende viser Løbet mellem dem. Flammens Højde: 21 og 15 Fod. To grønne, faste Fyr lodret for hinanden i 6 Fods Afstand vises fra Midten af hver Side af Vognen, fra Solnedgang til Solopgang. 51° 34' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Frankrig. Penmarc'h. Le Raguén.** Den sorte Baake med Cylinder paa Le Raguén er ødelagt af Søen. 47° 46' 22" N. Br. 4° 20' 0" V. Lgd.

**Etel. Pierres Noires.** Det rød og sort vandret sribede Taarn med Ballon paa Pierres Noires er ødelagt. 47° 35' 33" N. Br. 3° 13' 20" V. Lgd.

**Brest.** En sort og hvid sribet Tønde med Diamant er i 22 Fod Vand udlagt V. for den lille Ø, som dannes af det gamle S.-lige Molehoved ved Brest Handelshavn.

**Vieux Moines V.** Fartøjet „Courrier“ er sunket 1 Kbl. V. for Taarnet paa Vieux Moines.

**Spernac. Ile de Groix.** Den sorte Baake med Cylinder paa Spernac er forsvundet. 47° 38' 45" N. Br. 3° 26' 26" V. Lgd.

**Rochebonne.** Den sorte Lys- og Klokketønde „Rochebonne SE.“, som viser rødt Lys, er ombyttet med en sort Lystønde, som viser rødt Lys. Den ligger i 26 Fv. Vand, 4,3 Kml. S. 57° Ø. fra La Congrèe. 46° 9' 50" N. Br. 2° 2' 43" V. Lgd.

**Gironde. Passe Nord.** I Passe Nord er følgende Lystønder nu flyttet og ligger saaledes: Lystønden „NO du Demi Banc“ paa 45° 43' 23" N. Br. 1° 18' 50" V. Lgd. Lystønden „SO du Demi Banc“ paa 45° 42' 16" N. Br. 1° 17' 41" V. Lgd. Lystønden „Nord des Mattes du Grand Banc“ paa 45° 42' 32" N. Br. 1° 19' 49" V. Lgd.

**Banc de Saint Seurin.** Vraget af Skonnerten „Saint Paul“, der var sunket paa NV.-Enden af Banc de Saint Seurin, er fuldstændig tilsandet. Vragtønden er inddraget.

**Spanien. Bermeo.** Paa det indre Molehoved ved Bermeo Havn er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. til N. 45° Ø. over Grunden Llaisuas, grønt Lys fra N. 45° Ø. gennem Ø. og S. til V. Flammens Højde: 37 Fod. Lysævnene: 7 Kml. for det røde, 5 Kml. for det grønne Lys. Linseapparat. Grøn Jærntyrpøl.

**Bilbao.** Fyret paa den V.-lige Bølgebryder ved Bilbao er tærnt.

**Cabo Prior.** Cabo Prior hvide Fyr viser afvekslende Fire-Formærkelser og To-Formærkelser saaledes: Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S., Mørke 1 S., Lys 3 S.

**Cadiz.** Ved Indløbet til Cadiz udlægges følgende Lystønder i Begyndelsen af December 1905:

En sort, spids Lystønde Nr. 1 „Cabezo de las Asnos“, som viser rødt, fast Lys, tæt ved Grunden. En sort, spids Lystønde Nr. 3, „Diamanti“, der viser rødt, fast Lys, tæt ved Grunden. En rød, spids Lystønde Nr. 2, „Los Cochinos“, der viser grønt, fast Lys, tæt ved Grunden. En rød, spids Lystønde Nr. 6, „Fraile“, der viser grønt, fast Lys, tæt ved Grunden.

## Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

**Chili. Corcovado Gulf. Velahue Bank N.** Grunden, med under 8 Fod, hvorpaa „Valdivia“ stødte,  $1\frac{3}{4}$  Kml. S.  $27^{\circ}$  Ø. fra Baaken paa Cailin Island Ø.-Pynt, og i N.  $43^{\circ}$  Ø. fra Fyret paa Laitec Island S.-Ende, er forgæves eftersøgt. — Krydseren „Pinto“ ligger sunket i 13 Fod Vand paa Velahue Bank,  $2\frac{1}{2}$  Kml. S. fra Baaken paa Cailin Island Ø.-Pynt, og i N.  $43^{\circ}$  Ø. fra Fyret paa Laitec Island. Baaken staar paa  $43^{\circ} 11'$  S. Br.  $73^{\circ} 28'$  V. Lgd.

## Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Baleारiske Øer. Majorca N.-Kyst. Bahia de Pollensa. Avanzada Pynt.** Den 15de December 1905 tændes paa Pynt Avanzada et hvidt Fyr med To-Formærkelser, der hver 17 S. viser Mørke 3 S., Lys 2 S., Mørke 3 S., Lys 8 S. Flammens Højde: 79 Fod. Synsviddens:  $13\frac{5}{8}$  Kml. Lysevnen: 20 Kml. Fyret lyser fra N.  $1\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. gennem Ø., S. og V. til N.  $33^{\circ}$  V. i Bahia de Pollensa, men skjules uden for Bugten af Kap Formento og Kap Pinar, saa at det kun lyser fra N.  $57\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. gennem Ø. til S.  $84\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. Graat, ottekantet, 32 Fod højt Taarn.  $39^{\circ} 53'$  N. Br.  $3^{\circ} 6' 34''$  Ø. Lgd.

**Ægypten. Alexandria Yderhavn.** Uddybning paa den NØ-lige Del af Harbour Bank er begyndt. Den røde Lystønde, som viser rødt, fast Lys, er flyttet i Kbl. S.  $23^{\circ}$  V. hen og ligger nu 3, Kbl. S.  $53^{\circ}$  V. fra det grønne Fyr paa det nye Molehoved.  $31^{\circ} 11'$  N. Br.  $29^{\circ} 52'$  Ø. Lgd.

**Algier. Oran.** Der er nu 25 Fod Vand i hele Oran Havn og ved Kajerne, undtagen mellem Kajerne Lapérouse, Bougainville og Duguay-Trouin, og paa et lille Areal N. for Kaj Senegal og V. for Ste. Thérèse Molen. Vand kan fyldes frit ved Kaj Senegal.

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

**Bay of Bengal. Andaman Islands. Steward Sound.** I Steward Sound S.-lige Indløb ligger en 5 Fv. Sand- og Korallgrund af 4 Kbl. Udstrækning  $1\frac{1}{2}$  Kml. S.  $58^{\circ}$  Ø. fra Toppen af Aves Island. Den hedder Five Fathom Patch.  $12^{\circ} 54'$  N. Br.  $92^{\circ} 57'$  Ø. Lgd.

En 6 Fods Korallgrund, 3 Kbl. lang i NØ. og SV. og 1 Kbl. bred, ligger omtrent midt i Løbet i det N.-lige Indløb,  $1\frac{1}{4}$  Kml. S.  $45^{\circ}$  Ø. fra Caddell Point. Den hedder Elfin Patch.  $13^{\circ} 1'$  N. Br.  $93^{\circ} 0'$  Ø. Lgd.

## Rettelse:

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50: Pag. 569, Sp. 1, L. 5 f. n.: „Forfyret flyttes og anbringes 118 Alen“, læs: „236 Alen“.

## INDHOLD:

Ulykkesforsikringslovens Ikrafttræden. — Kjøbenhavn, den 21. December 1905. — Højesteretsdom. — Sø- og Handelsretsdomme. — Loddeapparater. — Deviationsundersøgelser uafhængig af Stedets Misvisning. — Fra Rigsdagen. — Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk. — 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 45<sup>mm</sup> 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.

## Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Decbr. 1905.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91-90 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{3}{4}$	91
Danmark.....		78 $\frac{3}{4}$	79 $\frac{3}{4}$
Norden.....	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....		80 $\frac{1}{4}$	80 $\frac{3}{4}$
Carl.....	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{2}$
Dannebrog.....	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Neptun.....		91	94 $\frac{1}{2}$
Urania.....		30 $\frac{1}{2}$	31
Union.....	82 $\frac{1}{4}$	82	82 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896.....	90	90	90 $\frac{1}{4}$
Hejmdal.....		108	110
Østasiatiske.....	128-127 $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$	127 $\frac{3}{4}$	128
Østersøen.....		91	95
Nordøen.....		30 $\frac{1}{2}$	33
Gorm.....		102 $\frac{1}{2}$	105
Torm.....		75	88
Inga.....		76 $\frac{1}{2}$	80
Cimbria.....		75	95
Vesterhavet.....		102	107
Helsingerske-Dampskibs-Selsk....	30	30	30 $\frac{1}{2}$
Foren. Bugser-Selsk.....		62	66
Dansk-russisk Dampsk.....		102	107
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 $\frac{1}{2}$	106
5 $\frac{1}{2}$ % Østasias. Komp.....		100	102
5 % Norden.....		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.....		98 $\frac{1}{2}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		87 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		90	90 $\frac{1}{2}$
4 % — — — 2. Serie..		96 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{1}{4}$
4 % — — — 1. — ..		97 $\frac{1}{4}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6. — ..		90	90 $\frac{1}{2}$
4 % — — — 7. — ..		96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3. — ..		92 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank.....	142	142	142 $\frac{1}{4}$
Privatbank.....		124 $\frac{1}{4}$	124 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank.....		129 $\frac{1}{2}$	129 $\frac{3}{4}$
Handelsbank.....		139 $\frac{1}{2}$	140
Grundejerbank.....	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain.....		90	91 $\frac{1}{4}$
Helsingers Jærnsk.....		90	92
Sukkerfabr.....	174 $\frac{1}{4}$	174 $\frac{1}{2}$	174 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....	134 $\frac{1}{2}$	134 $\frac{1}{4}$	134 $\frac{1}{2}$

## Vekselkurser d. 19. December 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.16	18.12
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.15	—

## Notering paa Berlins Børs d. 19. December 1905.

Russiske Noter.....	215.10
4 % Russiske Consols.....	88.75
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit.....	70.80
5 % Mexikanske 1899.....	102.50
5 % Rumænske Stats.....	101.20
4 % — — — 1890.....	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Norden“ 6000, „Kbhvn.“ 52,000, „Dannebrog“ 12,000, „Danmark“ 18,000, „Skjold“ 12,000, „Union“ 6000, „Østas. Komp.“ 120,000, „Foren. Dampsk.“ 60,000, „Carl“ 16,000, „Dmp. af 1896“ 10,000, „Hejmdal“ 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 Månie til Maling af Bunker- og Lastrum.

## 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.

## For Stenfiskere.

To store ny Flaader med Krån og Spil er til Salg. Skipper **L. Jensen, Strøby pr. Klippinge.**

## Skib til Salg.

Skonnert „Rigmor“, drægtig 49.<sup>98</sup>/<sub>100</sub> Brutto, 39.<sup>67</sup> Netto Tons, vel udhalet, bygget 1899, er grundet paa anden Livsstilling til Salg ved Henvendelse til Ejeren, **N. P. Nielsen, Faxe Ladeplads.**

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. **6291,**

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



## DANSKE LLOYD,

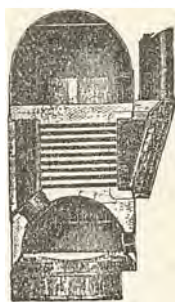
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler,**  
specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler**  
er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.**

**HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

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

## W. B. Dick & Co.

(Indehavere: **H. Schnitger** og **Dr. E. E. Sickinghe**, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

## Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkrån. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/S Progres“

**Carl & Chr. Nielsen,**

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

En Brøndkutter med Motor i fuld Stand kan bortlejes i Sommermaanederne fra Maj til Oktober næste Aar.

Kutteren er 49.9 Fod lang og 15.1 Fod bred. Nettoregister-tonagen er 13,75 ton. Bill. mrk. „Kutter“ bedes sendt **Heroldens Annoncebureau, Christiania.**

## Thomas Møller

Skibsprovierterier.

Lager af Sejldug, Manila og Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Sandballast

leveres hurtigst fra Dampsandgraveren „Sarpsborg“. Tilbud paa Levering af Betongrus og Kiselgrus gives.

**C. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.**  
Tlf. 18,746.

Udkommet er:

Lov om

## Søfolks Forsikring

af 1. April 1903.

I Voxdagsomslag 25 Øre.

**G. E. C. Gad.**

## BENZIN-BADEMOTORER.

Overslag gratis.

Eget Fabrikat, i alle Størrelser. Leveres og indstilles af **Böckmann & Nielsen, Christiansholm, København C.**

Reparationer hurtigt og billigt.

# Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Aalborg.</b>	<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><b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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 Dyb gaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 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. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
<b>Aarhus.</b>	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p><b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p><b>Lodspenge</b>, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p><b>Litspenge:</b> Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p><b>Bugsering:</b> Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p><b>Ballastpris:</b> 60 Øre pr. Ton.</p> <p><b>Vand:</b> 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning 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>
<b>Assens.</b>	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dyb gaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p><b>Vand:</b> 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. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
<b>Fredericia.</b>	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p><b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.</p>	<p><b>Bugsering ufernøden.</b> Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p><b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris pr. Ton:</b> 95 Ø. paa Siden. <b>Vand:</b> Kr. 1.50 pr. Ton.</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 begge Havnens Sider.</p>



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Esbjerg.</b>	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod 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 Fløjtetønde.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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 den 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 Løfteævine. Jærnbansespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
<b>Helsingør.</b>	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> 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. <b>Ballast:</b> 85 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbygger 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.
<b>Hobro.</b>	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<b>Ingen Lodstvang.</b> Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
<b>Kjøbenhavn.</b>	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	<b>Bolværks-penge:</b> For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. <b>Vareafgift,</b> svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra <b>Udlandet.</b> Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maa-ner efter Indførslen 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.	<b>I Frihavnen</b> besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i <b>Toldhavnen</b> efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.



	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Kolding.</b>	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
<b>Korsør.</b>	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 8 Ø. Udg. 8 Ø.	<b>Lodstvang.</b> Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældnen nødvendig.	<b>Ballastafgift:</b> 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.
<b>Middelfart.</b>	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastgrus</b> pr. Ton 1 Kr. <b>Vandværksvand</b> pr. Slange 15 Øre pr. Tønde.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
<b>Nyborg.</b>	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	<b>Skibsafgift</b> <b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. <b>Vareafgift:</b> Moderat.	<b>Bugserdamper uforuden.</b> Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	<b>Ballastafgift:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
<b>Nykjøbing Jylland.</b>	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 à 11 Fod.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> 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.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 90 Ø. pr. Ton langs Siden. <b>Vand:</b> 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.
<b>Nørre-Sundby.</b>	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
<b>Randers.</b>	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 <b>Bugsering:</b> Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 3 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
<b>Odense.</b>	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.	<b>Pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. <b>Bugsering:</b> Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	<b>Ballastafgift:</b> 4 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 80 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning 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.
<b>Rønne.</b>	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	<b>Pr. Reg. Ton:</b> Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	<b>Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes:</b> 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Vand:</b> 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 Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
<b>Svendborg.</b>	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	<b>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</b> Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	<b>Ingen Lodstvang.</b> For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	<b>Ballastafgift til Havnen:</b> 2 Ø. pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris for Tiden</b> 90 Øre pr. Ton. <b>Vand:</b> 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe 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.
<b>Vejle.</b>	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	<b>Pr. Reg.-Ton</b> Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	<b>Ingen Lodstvang.</b> Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. <b>Bugsering:</b> 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.	<b>Ballastafgift:</b> 1 Øre pr. Reg.-Ton. <b>Ballastpris:</b> 1 Kr. pr. Ton. <b>Vand:</b> 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

## Chartering Clerk

seeks engagement in a steamshipbroker or Ownerbusiness, well experienced in North & Baltic-chartering.

Address „Chartering“ C/o this Newspaper.

**F. C. GAMST & SØN,**

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

## Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

**Kjøbenhavns  
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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



## P. PH. STUHR

Aalborg mekaniske Etabl. og Maskinværksted.

Lager af W. B. Dick & Co.s Marineoiler.

Repræsent. for A/S. Burm. & Wains Dieselmotorer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringmateriale for Dampkedler etc.

Ene-Fabrikanter:

S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.

Fabrikere endvidere alle slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Representant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, København.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

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. Telefon 28,224.

## 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, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-  
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-  
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

## Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,  
København, 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.)

## Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

## Forlang altid

# OTTO MØNSTEDS

Fineste

# MARGARINE.

# DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. December 1905.

12. Aarg.

## Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.  
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.  
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Effff., St. Annaplads 19 & 21.

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.

Prøv engang.

## Albert B. Cohns

kontrolleredej

Madeira. Sherry og  
Portvine

anbefales.

St. Annæplads 10. Telf. 3283.

## Nestle's kondenserede Mælk

„VIKING“ Brand  
usukret.

„NEST“ Brand  
sukret.

Fineste Produkt. Garanteret Holdbarhed.

Faas overalt.

En gros hos: B. R. LUDVIGSEN & Co., København

*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. 260r.

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

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS AND PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

These Works are  
now Installed with

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, „CHANNEL, Barry“.  
do. Newport. do. Sharpness.

PNEUMATIC PLANT  
AN ENORMOUS SAVE  
OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers  
AT THE SAME TIME.



Milkmaid  
LARGEST SALE BRAND  
in the  
WORLD. Milk

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.





# LUX LYSET

er det bedste og billigste for Jernbaner, Gader, Pladser, Parker, Fabrikker og Kirker.

Antaget af:

Fyrvæsenet, Stats- og private Baner, kommunale Institutioner, Fabrikker, Rederier, Sportshaller, Restaurationer og Butikker i 31 Stater.

INGENIØRFORRETNINGEN „LUX“  
TLF. 6516. VESTERBROGADE 65. TLF. 6516.

## 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.

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,  
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 10-11.  
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.



## Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

### Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statshanedriftens 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 og ved Beddingerne.

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.

Telefon: Frihavn 59.

## Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

## Petroleumsmotoren Alpha.

Efter grundig at have undersøgt de forskellige Typer af Petroleumsmotorer og fundet D'hr. Fabrikant Houmøllers anerkendte Motorer at være de fordelagtigste, har vi overtaget Eneforhandling og Installation for Sjælland med Kjøbenhavn.

Bøckmann & Nielsen,  
Christiansholm. Kjøbenhavn C. Telf. 8659.



Emallien  
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.  
Solutionen  
paalægges kold ligesom Farve.  
Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn  
Telefon Nr. 8901. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

## LANDMANDSBANKEN

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

## Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

*Kjøbenhavn, d. 28. December 1905.*

Vi staar atter foran et Aarsskifte, og i næste Uge vil vi kunne paabegynde vor sædvanlige Oversigt over det svundne Aars Begivenheder paa Søfartens Omraade. Den vil, som sine Forgængere, vise, at lyst og mørkt har været blandet mellem hinanden, og den vil søge at skelne mellem det, der har været godt, og det, der har været daarligt for vor Skibsfart i det forløbne Aar. Forinden kunde vi ønske at knytte nogle Ord til Afslutningen af vort eget Arbejde i det gamle Aar — ikke i Kraft af nogen Sædvane, thi en saadan eksisterer ikke, og ikke for at vise Lys- og Skyggesiderne, thi det tilkommer ikke os; men fordi det nu en Gang ligger i den menneskelige Natur at se tilbage og at se frem, naar man staar ved Afslutningen af et Tidsafsnit og Begyndelsen af et nyt — og saaledes former sig for os Afslutningen af vort Blads tolvte Aargang.

Det falder ikke i et dansk Søfartsblads Opgave at gribe ind i det, man maaske kunde kalde den internationale Søfartspolitik; det faar ingen Indflydelse paa de store Afgørelser i de Søfartsspørgsmaal, der beskæftiger den maritime Verden i alle Søstater. Derfor vil Skibsrederen, Kaptajnen, Mægleren, Assurandøren — alle dem, der til daglig lever med i den mest internationale af alle Næringsveje — stedse spørge: Hvad mener og hvad siger den Søfartspresse, der er international, ikke alene fordi den skrives paa et Sprog, der læses af den hele maritime Verden, men ogsaa fordi den er en Magt, der betyder noget i denne og som Repræsentant for denne. Men dette Forhold vil i et lille Land altid svække Interessen for den hjemlige Søfartspresse, der kun i store Træk kan skildre, hvad der bevæger sig i de ledende Søfartslande og i deres maritime Presse. De, der kan det, søger nu en Gang med en vis Forkærlighed til selve Kilderne, og kun fordi ikke alle kan det, faar Søfartspressen i de smaa Lande nogen Betydning ogsaa hvad angaar denne Side af dens Virksomhed.

Et dansk Søfartsblad møder derfor altid den Vanskelighed, at mange af dem, det henvender sig til, ikke i det søger nogen første Haands Viden om internationale Søfartsforhold, og ved Siden heraf den, at Interessen for disse Forhold i ret stort Omfang overskygger Interessen for vore hjemlige Forhold. Vi mindes, at da „Dansk Søfartstidende“ begyndte sin Virksomhed for godt tolv Aar siden, manglede det helt den Opinion, der helst skal staa bag ved og bære et Blad, fordi en saadan Opinion overhovedet ikke fandtes i vor Søfartsverden. Interessen for de hjemlige Søfartsopgaver, Troen paa, at det dog havde nogen Betydning, at Skibsfarten hævdede sig en Plads i vort Lands offentlige Liv, at den satte sit Præg paa den Lovgivning og de offentlige Forhold, der vedrørte den, fandtes ikke eller i hvert Fald kun i meget ringe Grad. Den offentlige Diskussion om Søfartsforhold bragte ofte udmærkede Bidrag til Belysning af deres Stilling; men den var kun Diskussion, den havde ikke stillet sig det bevidste Maal at samle Søfartsstanden og at skabe den den Stilling og den Indflydelse, der tilkom den. Og hertil kom den Mangel paa Interesse, ja, den Ligeegyldighed, der næredes overfor Skibsfarten i det store Publikum, i hvilket der kun fandtes saare ringe Forstaaelse af, at Skibsfarten

er og bør være en af vort Lands vigtigste og naturligste Næringsveje.

Disse Forhold har betydelig forandret sig. Vi er naaet saa vidt frem her hjemme, at Skibsfarten som Næringsvej har skabt sig Organisationer, der mulig lader en Del tilbage at ønske, men hvis Indflydelse dog rækker langt. I vor Søfartsstand er vokset frem en Følelse af, at om end Skibsfartens vigtigste Interesser ligger udenfor Landets Grænser, saa er dog de, der ligger indenfor dem, saa betydelige, at de maa varetages med Omsigt. Man erkender, at de, der er knyttet til Skibsfarten, har en Pligt til at hævde dens Interesser i vort offentlige Liv, og at de Ofre, der bringes herfor, ikke er bragt forgæves. Og det Arbejde, der er bleven en Følge af denne Erkendelse, har baaret god Frugt. Ingen, der med Opmærksomhed og Forstaaelse har fulgt de senere Aars Udvikling, kan være blind for, at Skibsfartens Organisationer har sat dens Præg paa den Lovgivning, der vedrører Skibsfarten.

Vi tør i al Beskedenhed sige, at i dette Arbejde har „Dansk Søfartstidende“ deltaget — hvor godt eller med hvor megen Virkning, det er det vanskeligt at bedømme. Men af den Udvikling i Størrelse og Udbredelse, vort Blad i disse tolv Aar er undergaaet, har vi Lov at slutte, at Troen paa, at et selvstændigt dansk Søfartsblad, hvis Maal det er at give Udtryk for de Opfattelser og de Fordringer, der findes indenfor Skibsfarten, har sin Betydning, at denne Tro er bleven stærkere og stærkere i de store Kredse indenfor Skibsfarten, der nu udgør vore Læsere. Derfor tør vi ogsaa tro, at vi, trods alle Fejltag, i det store og hele har søgt at løse vor Opgave paa rette Maade. Der er næppe mange, der saa ofte er udsat for Miskendelse og urigtig Bedømmelse som dem, der leder et offentligt Blad — urigtig, fordi det oftest er umuligt for udenforstaaende at kende de Motiver, der ligger til Grund for Handlemaaden i det givne Øjeblik. Men naar man, som nu ved Aarsskiftet, ser tilbage over et længere Tidsrum, saa vil forhaabentlig mange erkende, at vi konsekvent har fulgt denne Regel: at give Plads for en saglig og hensynsfuld Drøftelse af vor Skibsfarts Forhold, og at arbejde hensynsløst mod de Kræfter i vort Samfund, der staar imod Skibsfartens Interesser.

Vi har ment til det nu forestaaende Redaktionskifte ved „Dansk Søfartstidende“ at burde knytte disse Ord om Fortiden. Det vil af dem fremgaa, at vi mener at have arbejdet for et bestemt Program og i dette Arbejde stedse at have fulgt den samme Linje. Med et Personskifte følger oftest en Fornyelse, et nyt og friskere Syn paa Sagerne. Dette vil sikkert ogsaa være Tilfældet her. Men Maal og Midler vil under den ny Ledelse i det store og hele blive de samme som dem, der gennem de forløbne tolv Aar har vist sig at være de rette.

Landbrugsministeriet har udsendt en Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Finansaaet 1904—1905. Af denne fremgaa det, at der d. 31. Marts 1905 i Kongeriget Danmark fandtes 55 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, deraf 32 i Jylland og 2 paa Bornholm, 5 Baadstationer, alle i Jylland, samt 16 Raketstationer, nemlig 10 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland. Des-

uden fandtes der i Jylland 13 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, der betjenes af Mand-skabet fra en nærliggende Hovedstation. Der har af det nærrejske Redningsvæsen været udført 49,523 Timers Vagttjeneste, hvilket har medført en Udgift af 24,761 Kroner.

I Aarets Løb er der forefaldet 13 Redningsforetagender, nemlig 10 med Redningsbaade og 3 med Raketapparat, kun ét af disse Tilfælde forefaldt udenfor de tre Maaneder November, December og Januar. Antallet af Reddede har udgjort ialt 89; af disse reddedes 65 ved Redningsbaadene og 24 ved Raketapparaterne.

Af Dampskibet „Vestkysten“ er i Aarets Løb ydet Assistance til 38 Fiskerbaade med ialt 187 Mands Besætning, og af Dampskibet „Vesterhavet“ er i Tidsrummet fra 8. December 1904, da Skibet tiltraadte sin Station, til 3. Marts 1905 Assistance ydet til 17 Fiskerbaade med ialt 90 Mands Besætning.

Til Beretningen er knyttet en Fortegnelse over Redningsvæsenets Virksomhed lige siden dets Oprettelse i 1852 og til nu. Denne Oversigt viser, at der i det nævnte Tidsrum ialt er reddet 7,918 Mennesker, nemlig 3,108 ved Raketapparat, 4,583 ved Redningsbaad og 227 ved begge i Forening. I et enkelt Aar, nemlig 1884—85, reddedes der over 300 Mennesker, i 11 Aar mellem 200 og 300 Mennesker, i 31 Aar mellem 100 og 200 Mennesker og i Resten under 100.

Sharpness. Norsk Fragt- og Liggedagsklubs Opmærksomhed er bleven henledet paa nedenstaaende Klausuler, som Befragterne plejer at indsætte i alle Certepartier, der sluttes for Sharpness:

1. In the event of fire preventing the shipment of the Goods for which this steamer is chartered, Charterers have the option of cancelling this charter: immediate notice thereof to be given to Owners.

2. The steamer despatch at Sharpness Docks is at the average ninety standards per weather working day.

3. The stevedore employed by steamer for the discharge of this cargo to be to the approval of the Charterers.

4. In case of average, the same to be settled according York—Antwerp Rules 1890 excepting, that jettison of deckcargo and the freight thereon for the common safety shall be allowed as general average.

Da disse Klausuler er uheldige, tilraader man Rederne bestemt at modsætte sig Indførelsen af samme.

Sø- og Handelsretten. Under 16. December er de i Henhold til Lov af 19. Februar 1861 paa Grosserer H. S. Dessau, Grosserer William Dahl, Grosserer P. Madsen, Direktør C. Gammeltoft, Grosserer C. C. H. Lillianschiold og Grosserer A. E. Warburg, som handelskyndige Medlemmer for 5 Aar og paa Skibsreder D. Torm, Skibsfører H. V. Petersen, Kontreadmiral C. A. Bruun, Kommandør P. C. Bræstrup og fhv. Skibsfører V. C. W. Th. Hein som søkyndige Medlemmer for 4 Aar af Sø- og Handelsretten i København faldne Valg stadfæstet.

Det Forenede Dampskibsselskabs Levantetrute agtes, som før meddelt, genoprettet. Sidst i Halvfemsene blev den nedlagt, og siden da har intet af Selskabets Skibe været i Rutefart i disse Farvande. Nu mener man, at der vil være Betingelser for atter med godt Resultat at kunne besejle Levanten, og man har derfor besluttet fra 1. Januar at sætte tre Skibe

ind i Ruten med Afgang fra Kjøbenhavn hver Maanedag. De Havne, der er Tale om, er forskellige græske Havne, samt Smyrna, Konstantinopel og Odessa.

Der er jo næppe nogen Tvivl om, at hvis Forholdene i Sydrusland bliver ordnet i det kommende Aar, vil der ogsaa vise sig stor Opgang i Sortehavsfragterne, og D. F. D. S. har saa den Fordel straks at kunne nyde godt af en saadan Opgang.

I alle Tilfælde, skriver „Børsen“, vil den danske Handelsstand med stor Tilfredshed hilse ethvert Skridt, som den ny Ledelse foretager for at faa pustet nyt Liv i Selskabet.

Tvist om hvem der skal betale Karantæneudgifter for Skib under Timecharter. Norsk Fragt- og Liggedagsklub har, i Følge „Norges Sjøfartstidende“, nylig faaet dette Spørgsmaal afgjort ved skotsk Ret. Den afsagte Dom gik ud paa, at Tidsbefragterne var ansvarlige for Opholdet i Karantæne under et Timecharter.

I Dommen motiveredes denne Afgørelse dermed, at Tidsbefragterne var *pro tempore* Ejere af Skibet og kunde arrangere sig efter Behag med Hensyn til Havne, Ladninger og Tid, og at Liggedagsspørgsmaal kun kunde opstaa mellem dem og de Købmænd, som de havde at gøre med. Bortlejerne af Skibet havde ingen Stemme eller Ansvar i saadanne Sager — selvfølgelig forudsat, at deres Skib vedblev at være sødygtigt og skikket til at opfylde Forpligtelserne i Følge Timecharteret.

To Bugseringsselskaber i Hamburg har sluttet sig sammen under Navn af „Schleppdampfschiffs-Rederei C. Tiedemann und Pauls und Blohm Aktiengesellschaft“. Selskabet har tilsammen 12 store Ocean-Slæbedampskibe. Alle løbende Kontrakter vil blive overtaget af det ny Selskab, og begge Selskabers Drift vil blive fortsat uden Afbrydelse.

Farten paa Sydamerika. Mellem Kosmos Linjen i Hamburg og den nyoprettede Roland Linje i Bremen er der ved Medvirksomhed af Norddeutsche Lloyd og Hamburg—Amerika Linjen for saa vidt tilvejebragt Forstaaelse, som Roland Linjen vil indrette en Rejse hver fjerde Uge fra Bremen over Antwerpen til Peru og Chile, medens Kosmos Linjen ligeledes hver fjerde Uge afsender en Damper over Bremen til Sydamerika. Uoverensstemmelsen mellem Hamburg—Amerika Linjen og Norddeutsche Lloyd er bilagt.

(R. B.)

Statsunderstøttelsen til Skibsfarten i Amerika. Fra Washington meldes, at den samlede Komite for begge Huse i Kongressen har besluttet at søge gennemført den Forandring i det Forslag, der allerede er forelagt Kongressen til Ophjælp af Skibsfarten, at Understøttelsen til Oceanic Line forhøjes til 217,000 Dollars og til American Line til 250,000 Dollars.

(Norges Sjøfartstidende).

Udenrigsministeriet meddeler:

Frederiksstads Havn. Fra 1. Januar 1906 er den hidtil stedfindende afgiftsfri Ballastkastning paa Leren pr. Frederiksstad forbudt, og fra samme Dato vil blive anvist, som Ballastplads for Frederiksstad, Ballastkajen

i Vaterland for Østerelven og Ballastkajen i Aalebugten for Vesterelvns Vedkommende.

Afgiften vil fremtidig andrage 30 Øre pr. Ton Ballast.

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

Ved min Fratræden som Redaktør af „Dansk Sø- fartstidende“ bringer jeg en Tak til de mange, med hvem jeg i denne Stilling er traadt i Forbindelse, og som har vist mig Velvilje og ydet mig Støtte.

Kjøbenhavn, d. 28. December 1905.

L. Drechsel.

## Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 44/1904, afsagt d. 20. Decbr. 1905. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Det forenede Dampskibsselskab.

[Vi bragte i vort sidste Nummer en kort Meddelelse om denne Sag med Oplysning om Størrelsen af den af Retten fastsatte Bjærgeløn. Af Hensyn til Sagens usæd- vanlige Omfang og Interesse gengives imidlertid hele Dommen her.]

Det forenede Dampskibsselskabs Damper „Oskar II“ gik d. 28. Februar 1904 om Morgenen ved 7 Tiden paa sin Rejse fra New York ind gennem Vestergabet til Kristianssand. Vejret var klart, Vinden østlig. Farten c. 15 Kvartmil; der styredes efter Anvisning af den om Bord værende Lods. Kl. c. 7½ saa 1. Styrmand, der sammen med Kaptajnen og Lodsens befandt sig paa Broen, en Stage over Vandet ret forude. Styrmanden spurgte Lodsens, om han saa Stagen, hvortil han svarede: „Hvor? Ja“; samtidig gav han Ordre til at lægge Roret Styrbord, hvad straks skete. Kort efter, da Stagen var lidt agten for tværs, stødte Skibet kort med Styrbords Side, og et Øjeblik efter mærkedes atter et Stød. Maskinen stoppedes øje- blikkelig, Skibet krængede først Bagbord, derefter Styrbord over og blev liggende saaledes. Samtidig pejlede alle Lastrum og Tanke, der efterhaanden fyldtes, og fra Maskinen meldtes ligeledes, at Vandet strømmede ind, saa at Maskinerne kun kunde bruges en kort Tid. Det besluttedes derfor at sætte Skibet paa Land; det nær- meste Sted var Sandvigen paa indre Flekkerø, hvor Bunden efter Lodsens Angivelse var blød. Skibet tog Grunden med Stævnen i Vigen Kl. 7,45 Fm. Styrbords Ma- skiner kunde da ikke mere bruges, medens de Bagbords endnu holdtes gaaende for at holde Skibet paa Grunden. Det blev derefter fortøjet i Land for og agter og Styrbords Side hevet saa langt op paa Grunden som muligt. Skibet

sank imidlertid stadig dybere i Grunden, og Vandet steg vedblivende, saa at efterhaanden alle Lastrum fyldtes, og Vandet kom til at staa inden Bords indtil 4 Fod over Emigrantdækket og uden Bords c. 1 Fod under Køjnens i samme. Det lykkedes at bringe Passagererne om Bord i et andet Dampskib. Saa vel Skib som Ladning var assureret. Skibets Dybgaende ved Grundstødningen var 21' 9" forude og 25' 9" agter, ved Landsætningen hen- holdtvis c. 25' og 27'. Ulykken skyldtes efter Lodsens egen Indrømmelse den Omstændighed, at han havde taget Fejl af sine Mærker.

Kl. 2 næste Dags Morgen d. 29. Februar kom Em. Z. Svitzers Bjærgningsdamper „Frederikshavn“ til Stede og paabegyndte straks Arbejdet med Pumpning fra „Oskar II“s Agterdæk. Samme Dags Eftermiddag ankom Bjærg- ningsdamper „Em. Z. Svitzer“ og et Par Dage senere Bjærgningsdamper „Øresund“ til Assistance.

Den 1. Marts afsluttedes i Kjøbenhavn Kontrakt mellem Det forenede Dampskibsselskab og Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, hvorved det overdroges denne at bjærge Skib og Ladning og føre samme til en Havn i Østersøen eller Nordsøen efter Indstævntes Valg mod en Bjærgeløn, der ligeledes efter Indstævntes Valg skulde fastsættes enten af den af de kjøbenhavnske Sø- og Assurance Selskaber nedsatte permanente Voldgiftskom- mission eller af nærværende Ret. Med Hensyn til Veder- laget var udtrykkelig betinget, at det kun skulde betales af det bjærgede („no cure no pay“), hvis Værdi Entre- prisen kunde lade bestemme ved af Retten udmeldte Mænd, og at Betalingen først var fortjent, naar Skibet var bragt til den paagældende Havn. Udgifter til Maga- sinering og Konservering af det bjærgede saa vel som Lods-, Havne- og Broenge o. desl. var Entreprisen uvedkommende. Det forenede Dampskibsselskab var derimod berettiget til at deltage i Bjærgningen med det til Lægtring udkrævede Materiel. Alle Spørgsmaal Kon- trakten vedrørende skulde bedømmes efter danske Rets- regler.

Ved de i Løbet af de første Dage foretagne Dykker- undersøgelser viste det sig, at Midtskibspartiet i en Længde af c. 200' ikke var understøttet, medens Skibet for og agter stod paa fast Grund. Paa Styrbords Side fandtes en Række Huller og Revner tæt over Bundtankene, saa- ledes i Forskibet en Revne paa 18', desuden et stort Hul under Styrbords Maskinrum samt flere mindre Læ- kager i forskellige Lastrum.

Om Skibets Beliggenhed udtalte Kristianssands Sørst under en d. 2. Marts afholdt Besigtelsesforretning, at det laa saa trygt og beskyttet som muligt mod alle Slags Vejr- og Vindforhold.

Fra 29. Februar til 28. Marts, da Skibet naede til Dokken i Kiel, arbejdedes stadig med Bjærgningen baade Nat og Dag. Arbejdet udførtes med en Arbejdsstyrke af 60—150 Mand daglig, som dels bestod af Entreprisens egne Folk, dels af Folk fra Land, engagerede af Entreprisen. Af „Oskar II“s Besætning hjemsendtes Størstedelen, og kun et Par Fyrbødere hjalp til under Pumpningen med Opfyring af Donkeykedlerne, derimod stillede Det forenede Dampskibsselskab overensstemmende med Kontrakten to Dampere „L. P. Holmblad“ og „Mo- skov“ til Disposition til Lægtring, hvori ogsaa en Del andre af Entreprisen engagerede Fartøjer deltog. De tre Bjærgningsdampere „Em. Z. Svitzer“, „Frederikshavn“ og „Øresund“ havde en Besætning af henholdsvis 23, 16 og 15 Mand og en anslaaet Værdi af 510,000 Kr. Under Bjærgningen var Vejrforholdene til Dels urolige, uden at dog Arbejdet i væsentlig Grad hindredes derved.

Den 10. Marts var Skibet saa vidt udpumpet og tættest, at „Oskar II“ kunde bugseres ind til Kristians- sand, hvor Arbejdet med Reparationer og Losning fort- sattes indtil d. 21. s. M., da Skibet med Assistance af de to Bjærgningsdampere afgik til Kiel. Under Overfarten kunde „Oskar II“s egne Maskiner med Forsigtighed be- nyttes, og Overrejsen forløb gunstigt.

I Kiel foretoges et indgaaende Eftersyn og Reparationsarbejde, der androg 894,000 Rm. Alle tidligere paaløbne Udgifter, baade til Reparationer, Losning og det egentlige Bjærgningsarbejde, ialt c. 55,000 Kr., var derimod bleven udredet af Entreprisen.

Ved Stævning af 14. Maj 1904 har nu Citanterne Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise ved nærværende Ret som vedtaget Værneting paastaet sig tilkendt i Bjærgeløn et Beløb af 18 pCt. af de bjærgede Værdier, dog med Fradrag af et saadant Beløb, som efter Rettens Skøn kan tilkomme de Indstævnte for den af dem ydede Assistance, hvorhos de har fordret Renter 5 pCt. p. a. af det tilkendte Beløb fra Stævningsens Dato og Sagens Omkostninger. Denne Paastand er dog senere ændret derhen, at Beløbet fastsættes efter Rettens Skøn, idet Citanterne dog formener, at et Beløb af 450,000 Kr., herunder ikke indbefattet det de Indstævnte tilkommende Beløb, maa anses passende.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet mod Betaling af 125,000 Kr. med Fradrag af en saadan Anpart, som efter Rettens Skøn maatte tilkomme dem for deres Deltagelse i Arbejdet.

Som Momenter af Betydning ved Fastsættelsen af Vederlaget har Citanterne foruden Klausulen, „no cure no pay“ — der for nylig i et lignende Tilfælde har afskaaret dem fra enhver Dækning hos de Indstævnte for paadragne meget betydelige Udgifter — særlig fremhævet, dels den store Værdi af Skib og Ladning, dels „Oskar II“s farlige Stilling ved Flekkerø, hvor der som Følge af manglende Understøttelse midtskibs skal have fundet en almindelig Begivning Sted af Skibet og været Fare for dets Sønderbrydning, og endelig de store Omkostninger baade i nærværende Tilfælde og i al Almindelighed ved Opretholdelse af en stor Bjærgningsentreprise.

De Indstævnte har bestridt Rigtigheden af Citanternes Anbringender om Værdien af Skibet og om dettes formentlig farlige Situation, navnlig at der har fundet nogen almindelig Begivning Sted eller været Fare for en saadan, endsige Sønderbrydning. De har derfor gjort gældende, at der ikke foreligger et egentligt Bjærgningstilfælde, hvorfor Sølovens Regler i Kap. 9 *in casu* formentlig maa være uanvendelige.

Hvad nu angaar Bestemmelsen af de reddede Værdier, er det *in confesso*, at disse for Ladningens Vedkommende har andraget over 600,000 Kr. og for Fragtens c. 30,000 Kr. Værdien af Skibet er dernæst af Citanterne ansat til c. 3 $\frac{1}{2}$  Million Kr., idet dette, der er bygget i 1902, formentlig har kostet 4,800,000 Kr., hvorfra maa drages dels Reparationsomkostninger (c. 800,000 Kr.), dels normale Afskrivninger for 2 Aar (c.  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.). Citanterne har derhos henvist til, at det er *in confesso*, at Kaskotakst og Assurance for Skibet udgør henholdsvis 4,800,000 Kr. og 4,400,000 Kr. De Indstævnte har benægtet Rigtigheden af den angivne Byggepris, hvis virkelige Størrelse de af Forretningshensyn ikke har ønsket at opgive, de formener derhos at saa vel Byggepris som Kaskotakst og Assurancesum er irrelevante under Sagen, idet de har henvist til en i Kiel ved Mænd udmeldte af Amtsretten dersteds foretagen Vurdering, hvorefter Skibets Værdi i beskadiget Tilstand er ansat til 2,746,500 Rm. eller 2,441,333 Kr.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om den Fare, hvorfor „Oskar II“ har været udsat, kan det ikke anses for godtgjort, at der har fundet en almindelig Begivning Sted af Skibet, eller at der har været overhængende Fare til Stede for en saadan eller endog for Sønderbrydning. Men paa den anden Side findes det utvivlsomt, at Skibets Situation i Flekkerø og den ydede Hjælp baade der og paa Overrejsen til Kiel har været af en saadan Beskaffenhed, at Sølovens Bestemmelser i Kap. 9 maa blive anvendelige paa det heromhandlede Tilfælde.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder Arbejdets Langvarighed, den Kyndighed og Dyg-

tighed, hvormed det ses at være udført, og de Bekostninger, det har medført for Entreprisen (foruden de foran nævnte 55,000 Kr. vil Entreprisen efter det oplyste have endnu at udrede meget betydelige Beløb i Anledning af dette Foretagende), maa Retten nu skønne, at en Bjærgeløn af 325,000 Kr. vil kunne være passende, saaledes at heri fradrages et Beløb af 25,000 Kr. som Betaling til de Indstævnte for disses Deltagelse i Bjærgningen, og saaledes at Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. 38/1905, afsagt d. 8. Decbr. 1905. Skipper R. L. Jensen, Ejer og Fører af Jagten „Mary“ af Bogense mod Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

Den 6. Marts d. A. Kl. c. 4 $\frac{1}{2}$  Morgen kolliderede de danske Statsbaners Dampfærge „Korsør“ paa sin Tur fra Korsør til Nyborg med Jagt „Mary“ af Bogense, hvorved „Mary“ knækkede Spryd og Klyverbom samt led nogle mindre Beskadigelser. I denne Anledning har Citanter, Skipper R. L. Jensen, under nærværende Sag paastaet Indstævnte, Generaldirektoratet for de danske Statsbaner, tilpligtet at betale et Beløb, som han under den mundtlige Procedure endelig har opgjort til 257 Kr. 80 Øre med Rente 5 pCt. p. a. fra Stævningsens Dato d. 28. Juni d. A. og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger.

Efter de fremkomne Oplysninger fulgte Færgen ved den paagældende Lejlighed den sædvanlige Kurs over Bæltet fra Korsør, nemlig V. t. S., saaledes at den senere efter at være kommen mellem Fyrene ved Knudshoved og Slipshavn foretager en Drejning til NV.  $\frac{1}{4}$  N. for at komme ind i Nyborg Fjord. Da denne Svingning fandt Sted — som det maa antages nogle faa Minuter før Sammenstødet — var Jagten endnu ikke observeret fra Færgen, hvor en Matros havde Udkig forude, medens en anden sammen med 1ste Styrmand, der havde Vagten, holdt Udkig fra Broen. Vejret var da mørkt, men fyrklart. Pludselig og omtrent samtidig saa de tre nævnte Personer, der efter deres Forklaring havde passet nøje paa og ikke tidligere set noget Lys, en grøn Lanterne kort forude om Bagbord. Udkigsmanden forude varskoede straks derom ved 2 Fløjtetød. Styrmanden, der ansaa Kollisionen for uundgaelig, lod øjeblikkelig slaa stop og Roret lægge haardt Bagbord, hvorefter sloges fuld Kraft Bak. Kort efter den grønne Lanternes Tilsynekomst skimtedes Sejlene af Jagten, der, efter hvad de to Matroser paa Udkig har forklaret, da styrede omtrent paa tværs af Færgen og ramte denne om Bagbord agten for Hjul-kassen, hvor endnu ses Mærker af Sammenstødet. Jagten kom dog straks atter fri og gled agten for Færgen, der tilbød sin Assistance, hvad dog blev afslaaet, da Fartøjet viste sig at være tæt.

Hvilken Kurs „Mary“, hvis Besætning foruden af Skipperen kun bestod af en Matros, har styret i Tiden før Sammenstødet, er ikke med Sikkerhed oplyst. Skipper Jensen har herom i Søretten i Nyborg først forklaret, at han, som var paa Rejse fra Kerteminde til Kiel med en Ladning Korn, Kl. 3 om Morgenen passerede Knudshoved og krydsede Syd paa, styrende SØ. t. S. Vinden var da flov SSV., Strømmen imod. Omtrent 20 Minuter før Sammenstødet havde han observeret Færgen, der styrede omtrent lige mod ham, dog saaledes at han kun kunde se dens grønne Lanterne. Han, som selv stod til Rors, forvissede sig da ved Spørgsmaal til Matrosen, der var paa Dækket, om at hans Lanterner brændte, og vedblev at holde sin Kurs uforandret SØ. t. S., men lagde ikke Mærke til Færgen, før denne var kommen lige foran Jagtens Bov. Jagten kom derved i Læ af Færgen og ind i dens Hjulvand, hvoraf Følgen blev, at „Mary“ tabte Styringen og kom til at luv op, saa den stødte mod Færgens Styrbords Side agten for Hjul-kassen.



Denne Forklaring ændrede Skipper Jensen senere, efter at Færgens Besætning var bleven afhørt, derhen, at han maa have taget Fejl af Færgens Styrbords og Bagbords Side, idet han, der havde sine Sejl at passe, ikke havde lagt Mærke til Færgens Drejning og derfor troede, at han stadig befandt sig paa dens Styrbords Side. Han maatte derhos erkende, at han inden Sammenstødet havde opgivet sin Hensigt at sejle til Kiel, da Strøm og Vind var saa ugunstige, og at han havde bestemt sig til at lægge sig ind til Nyborg for at afvente bedre Vejrforhold. Han fastholdt desuagtet, at han, da Sammenstødet skete, styrede i den Retning SØ. t. S., som han tidligere havde angivet, idet han nu gav den Forklaring, at han paa Vejen ind til Nyborg havde maattet krydse Syd paa for at komme udenom Slips-havns Fyr.

Jagtens Matros har forklaret, at „Mary“ c. 10 Minuter før Sammenstødet, havde en Kurs, der, efter hvad han antager, var omtrent NØ. Da han imidlertid blev sat til at gøre Jageren fast, lagde han ikke senere Mærke hverken til „Marys“ Bevægelser eller til Færgen, før han hørte Skipperen raabe: „I sejler os ned“ og saa, at de var klods inde paa Færgen, hvorved han blev saa fortunlet, at han ikke er i Stand til at sige noget nærmere om Sammenstødet.

Fra Færgens Side er det gjort gældende, at Skipper Jensens Forklaring om Kursen maa være urigtig, da Jagtens Lanterner ellers ikke kunde have vist sig som sket, men længe forinden maatte være bleven observeret fra Færgen, hvorhos Vindretningen ved den paagældende Lejlighed ikke var SSV. men SSØ. Grunden til Sammenstødet formenes derfor at være enten, at „Mary“ har haft mangelfuld Lanterneføring, eller, at den i Virkeligheden har styret en saadan Kurs ind ad Nyborg til, at dens Lanterner indtil umiddelbart før Sammenstødet har været skjult for Færgen. Nogen Overensstemmelse mellem de forskellige Forklaringer er ikke bragt tilveje, idet Søforklaringen blev sluttet, da Jagtens Skipper havde maattet ændre sin Forklaring.

Under Hensyn til at Skipper Jensens ændrede Forklaring i og for sig er lidet sandsynlig, og at den ikke stemmer med nogen af de øvrige Vidners Forklaring, findes hans Angivelse af Jagtens Kurs forinden Sammenstødet ikke at kunne lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, og da iøvrigt intet foreligger, som tyder paa mangelfuldt Udkig eller andre Fejl fra Færgens Side, vil de Indstævnte være at frifinde, hvorhos Citanten findes at burde tilsvare dem Sagens Omkostninger med 50 Kroner.

Dom i S. S. Nr. 79/1905, afsagt d. 20. Decbr. 1905. Fyrbøder J. C. J. F., der d. 29. April 1905 her i Kjøbenhavn var bleven udmønstret paa ubestemt Tid med Dampskibet „United States“, rømte efter Skibets Ankomst til New York uden lovlig Grund.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

## Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1904 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 1904

er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 163, deraf 98 Sejlskibe og 65 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 47, deraf 40 Sejlskibe og 7 Dampskibe. Der er i 1904 indtruffen 97 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 28 svenske, 13 norske, 28 tyske, 9 engelske og 12 russiske (og finske), 6 hollandske og 1 italiensk.

Opgørelsen af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1904 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 638, ved at falde over Bord 20 og ved andre Ulykkestilfælde 14, ialt 672.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1904 sig saaledes:

### Sejlskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 15, Forladt synkefærdig 7, Kollision 7, Kondemnation efter Søskade 2, ialt 31.

### Dampskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 6, Kondemnation efter Søskade 1 (senere bjærget og paany sat i Fart), ialt 7.

De 31 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1904, repræsenterede tilsammen 2,766 Brutto Reg-Tons, 20 medførte Ladning, Værdien udgjorde 316,900 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 272,300 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 120 Mand, hvoraf 12 omkom.

De 7 forliste danske Dampere maalte 14,184 Brutto Reg-Tons og 5 medførte Ladning. Værdien udgjorde 2,100,000 Kr. og Besætningen og Passagerer 953 Mand, af hvilke 632 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf i 1904 for danske Skibe 67 (25,789 Brutto Tons), for fremmede Skibe 94 (44,589 Brutto Tons). Herved omkom ialt 6 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vestkyst (til Hanstholm) 9, Jyllands Nordvestkyst (til Skagen indbefattet) 6, Jyllands Østkyst 13, Limfjorden 4, Læsø 8, Anholt 2, Fyens Nordkyst 10, Fyens Syd-kyst 3, Fyens Østkyst 9, Sjællands Nordkyst 7, Sjællands Vestkyst 4, Smaalandsfarvandet (Grønsund indbefattet) 13, Lollands og Falsters Syd-kyst 19, Møens Østkyst 1, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 7, Amager 13, Saltholm 5, Middelgrunden 4, Øresundskysten til Kjøbenhavns Frihavn 14, Bornholms Vestkyst 4, Bornholms Østkyst 6.

## Fortoldning af Trælastladninger.

Ved Fortoldning af Trælastladning i fulldet Skib vil i Følge Cirkulære fra Generaltolddirektoratet for Rumlastens Vedkommende — i Sejlskibe det paagældende Sejlskibs Tonnage af Rummet under Dækket med Fradrag af Tonnagen af det under samme eventuelt værende fast afskottede Rum til „Sejlkøje“ og i Dampskibe det paagældende Dampskibs Tonnage af Rummet under Dækket med Fradrag af de under samme værende Maskin-, Kedel- og Aksel-Rum med tilhørende per ma-

nente Kulrum — for begge Arter Skibe dog med Tillæg af Tonnagen af de i Forbindelse med Lastrummet staaende Opbygninger, der befindes bestuvede med Trælaster — være at lægge til Grund.

Fradraget for nævnte Maskinrum bestemmes paa følgende Maade:

Længden maales mellem Maskinskodderne, i Skibe, hvor agterste Maskinskod mangler, maales Længden saaledes: Mjdtskibs paa Maskinrummets Forskod eller saa nær dette som muligt optages et Dybdemaal, Halvdelen af dette Maal føres ved Maalestok eller Lodline i Diagonalplanet (midtskibs langskibs Vertikalplan) og i lodret Stilling langs Undersiden af Dækket eller sammes Flugtlinje agter efter, indtil Maalets nederste Ende rammer Skibets Inderside eller Skruestævnen i et Punkt; Afstanden til dette Punkt fra nævnte Forskod er da den søgte Længde.

Dybden, d. e. Afstanden mellem Undersiden af Dæk og Overkant af Bundvinkeljærn — i Skibe med dobbelt Bund derimod Afstanden mellem Dæk og Overfladen af den øverste Bund — maales paa Maskinrummets  $\frac{1}{2}$  Længde og  $\frac{1}{2}$  Bredde eller saa nær foran for dette Sted som muligt, og

Bredden, d. e. Afstanden mellem Spanternes Inderkanter, maales paa Maskinrummets  $\frac{1}{2}$  Længde og  $\frac{1}{2}$  Dybde.

Disse Maal multipliceres, og Produktet, divideret med 91,59, giver den Tonnage, som skal fradrages i Tonnagen af Rummet under Dækket.

For saa vidt der under Dækket (eller dets Flugtlinje) forefindes Udbygninger (Akselrummet undtaget), der staar i Forbindelse med selve Maskinrummet og kan anses for at være en Del af dette, maales slige Rum ved Optagelse af en Længde paa  $\frac{1}{2}$  Højde, en Bredde paa  $\frac{1}{2}$  Længde og  $\frac{1}{2}$  Højde og en Højde paa  $\frac{1}{2}$  Længde og  $\frac{1}{2}$  Bredde. Disse Maal multipliceres, og Produktet, divideret med 91,59, indbefattes i Maskinrums-Fradraget.

Det paalægges derhos Toldstederne for Fremtiden ved Maaling af Maskinrum, hvor agterste Skod mangler, at lade optage til Opbevaring og til Brug ved eventuel Revision af saadanne Maalingssager en Skitse, udvisende Rummets Kontur samt Maalenes Placering og Størrelse.

## Lloyd's Register of Shipping.

Lloyd's Register har fornylig udsendt sin Forliststatistik for Kvartalet fra 1. April til 30. Juni d. A. Det fremgaar af denne, at der i nævnte Tidsrum er forlist ialt 60 Dampskibe paa tilsammen 66,157 Netto Tons og 104,890 Brutto Tons. Af dette Antal er 22 britiske, 3 fra de britiske Kolonier, 4 amerikanske, 1 dansk, 2 hollandske, 1 fransk, 7 tyske, 3 japanske, 4 norske, 4 russiske, 4 spanske, andre evropæiske Lande 4, Central- og Sydamerika 1.

Forlisenes Art var: Ildebrand 5, Kollision 8, sunket 5, forlist uden at man kender Aarsagen 8, strandet eller stødt paa Klipper eller Vrag 26.

Forlisprocenten stiller sig for de forskellige Lande saaledes henholdsvis for Dampskibenes Antal og Brutto Tonnage:

Storbritannien 0,28—0,27. De britiske Kolonier 0,26—0,68. De forenede Stater 0,43—0,32. Danmark 0,23—1,01. Holland 0,49—0,18. Frankrig 0,13—0,34. Tyskland 0,45—0,38. Japan 0,43—0,34. Norge 0,37—0,67. Rusland 0,60—0,40. Spanien 0,89—1,34.

Af Sejlskibe er forlist ialt 69 med 35,319 Tons, hvoraf 11 engelske, 6 fra de engelske Kolonier, 16 fra De forenede Stater, 1 dansk, 1 hollandsk, 10 franske, 1 tysk, 4 italienske, 13 norske, 3 svenske, 1 fra andre evropæiske Lande og 2 fra Central- og Sydamerika.

Forlisenes Art var: 5 forladt i rum Sø, 5 hugget op og kondemneret, 2 brændt, 9 kollideret, 4 sunket, 6 savnet og 38 strandet, stødt paa Skær eller Vrag.

Forlisprocenten stiller sig for de forskellige Lande som følger henholdsvis for Sejlskibenes Antal og Tonnage:

Storbritannien 0,76—0,66. De britiske Kolonier 0,68—1,28. De forenede Stater 0,77—0,49. Danmark 0,25—0,13. Holland 1,00—0,37. Frankrig 1,36—0,40. Tyskland 0,23—0,03. Italien 0,48—0,56. Norge 1,15—1,20. Sverrig 0,42—0,84.

Af Damp- og Sejlskibe tilsammen er der ialt forlist 129 Fartøjer med 140,209 Tons.

Forlisprocenten er, naar Damp- og Sejlskibe regnes under et, henholdsvis for Skibenes Antal og Tonnage som følger:

Storbritannien 0,35—0,30. De britiske Kolonier 0,45—0,83. De forenede Stater 0,67—0,41. Danmark 0,24—0,88. Holland 0,59—0,19. Frankrig 0,73—0,35. Tyskland 0,40—0,33. Italien 0,33—0,21. Japan 0,43—0,34. Norge 0,77—0,88. Rusland 0,29—0,29. Spanien 0,70—1,27. Sverrig 0,19—0,22.

## Fragtmarkedet.

I Løbet af Ugen lige inden Julehelligdagene blev der gennemgaaende fragtet livligt, og Raterne har holdt sig saa temmelig uforandret helt igennem. Det var næsten udelukkende Befragtninger af prompte Dampere, som fandt Sted, Dampere, som helst skulde sluttes inden Julen, hvorimod der for senere Lastning end Januar saa godt som intet er sluttet, hvilket til Dels ligger i, at Rederne forlangte højere Rater for saadan Tonnage, end Befragterne vilde give. I det hele og store maa Stemmningen siges at være god og tillidsfuld hos Rederne, som nu ikke synes at være slet saa tilbøjelige til at slutte forud som ved tidligere Lejligheder, naar der var en lille Smule Bedring, og det forekommer os at være et godt Tegn, at der er Enighed om at holde Tonnagen tilbage. Navnlig Nordamerika bevarer sin Fasthed og er stedvis endog højere pr. Januar end for en halv Snes Dage siden, f. Eks. fra Golfen, hvorfra der paa Netto Charter sidst er sluttet til 12/ à 12/3 udsøgt Havn, eller en Fremgang af 3 à 6 d. For tungt Korn fra „Northern Range“ holder Raterne sig omkring  $2\frac{1}{4}$  à  $2\frac{3}{4}$  til udsøgt Havn. La Plata har taget lidt flere Baade, men Markedet ligger temmelig uregelmæssigt, idet Raterne pr. Januar/Februar fra San Lorenzo Grænsen har svinget mellem 14/ og 17/, alt efter Baadens Størrelse og Position. Der er dog næppe nogen Tvivl om, at der snart vil blive et stort Begær for Februar og Marts Lastning. I Rusland er Forholdene jo desværre stadig meget urolige, saa at næsten hele Eksporten, saa vel fra Sortehavssom fra Østersøpladserne, er ophørt. De faa Baade, som kommer til de russiske Pladser faar gennemgaaende daarlige Ekspeditioner. I det østlige Marked er Begæret efter Tonnage ikke stort, men Raterne er hævdede. Antagelig varer det ikke længe, inden større Ordre for Tonnage til Ris fra Indien og Sukker fra Java kommer i Markedet, og dette skulde hjælpe paa den almindelige Tilstand. I Kulfragterne fra England og Wales er der en lille Tilbagegang at spore i Raterne til Middelhavet, hvorimod de til La Plata er lidt højere og i andre

Retninger gennemgaaende uforandrede. Fra Cardiff til La Plata betales sidst 10/9 pr. December, 6/9 à 7/3 til Port Said eller Aleksandria, 7/ à 7/3 Genua eller Livorno, Frcs. 7 $\frac{1}{2}$  Marseille. Fra Østkysten sluttedes der til 4/6 à 5/ god dansk Havn, 4/10 $\frac{1}{2}$  à 5/ Kiel, 4/6 à 4/7 $\frac{1}{2}$  Lübeck, 4/3 Malmø, 4/3 à 5/ Neufahrwasser, 7/ Riga. Paa Firth of Forth begynder „miners holidays“ nu og varer indtil 8. Januar.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Alt har ligget fuldstændig stille, og kun faa Befragtinger har fundet Sted. Stolpmünde er næsten den eneste tyske Plads, som vedblivende søger Skibe for Rug til omkring 5 Mark; Stettin staar derimod paa det samme lave Niveau, og de fleste derliggende fragtsøgende Skibe har lagt op. Kjøbenhavn har ogsaa været yderst rolig, men fra Dampere, som ventes ved Nytaar, vil der blive nogle Ladninger Bomuldsfrøkager bl. a. til Bornholm.

## 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.
Midtfyen .....	„ M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense
Sydfyen .....	„ Th. Nielsen, Svendborg.
Østfyen .....	„ W. Iversen, Nyborg.
Langeland .....	„ A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordfyen .....	„ C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø .....	„ Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjylland .....	„ 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 M. Andersen.
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 Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted .....	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

## Fra Sø og Land.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1. Afdeling 43 (afvist 1). 2. Afdeling i Navigation 29, Geografi og Vejrlære 26 (afvist 1), Engelsk 20, Søret og Handelsvidenskab 23 (afvist 2).

I Aarets Løb bestod endvidere til Sætteskipperprøven 63, Fiskeskipperprøven 88; heraf 46 paa Færøerne.

Svendborg Navigationskole. Tredje Eksamen i Aaret 1905 afholdtes fra den 4. til den 12. December inkl. Til den alm. Styrmandseksamen (1. Afdeling) var indstillet 10 Elever, som alle bestod. Til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) var indstillet 4 Elever, hvoraf 3 bestod.

Ved Marstal Navigationskole er afholdt Eksamen i Dagene fra den 12. til den 16. December.

Til Styrmandseksamens 1. Afdeling indstilledes 7 Elever; 2 Elever indstilledes til den udvidede Eksamen i alle Fag og 1 Elev til Fiskeskipperprøven.

Alle bestod.

Under 14. d. M. er den af Kjøbenhavns Magistrat under 7. November d. A. udfærdigede Beskikkelse for Christian Christensen Hansen som Skibsmægler i Kjøbenhavn stadfæstet.

De forenede Bryggerier, Gl. Carlsberg og Ny Carlsberg har tilsagt Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd et Bidrag af 2000 Kr. til det Fond, som agtes indstiftet til Oprettelse af Fripladser og Pladser til nedsat Betaling for Elever paa Selskabets Skibe.

Egl. Hof Instrumentmager Cornelius Knudsen har skænket Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd to Sekstanter til Brug i Skoleskibet.

Under 16. December er der tildelt Assistent ved Aktieselskabet Burmeister & Wain, Ferdinand Reinhardt Jørgensen, Medaillen for Druknendes Redning med Tilsladelse til at bære samme.

Havnen ved Montevideo er nylig bleven uddybet til 6 $\frac{1}{2}$  Meter, og hele Indsejlingskanalen til den ydre Del er opmudret til den samme Dybde. De øvrige ny Havnearbejder er fremdeles i fuld Gang.

(„Norges Sjøfartstidende“.)

Sømand Emil Rasmussen, 33 Aar gammel, forhyret med Bark „Manon Chilcott“, er paa Rejsen fra San Francisco til Honolulu, den 11. September 1903, skyldet over Bord og druknet. — Hans Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet.

## Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft løb den 20. ds. en Bjærgningsdamper — den største, der endnu er bygget her hjemme — af Stablen.

Damperen bygges for Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, og Afløbningen overværedes af Entreprisens Bestyrelse og Burmeister & Wain's Direktion.

Skibet fik Navnet „Protector“.

London, 20. December. (Ritz. Bur.) To store Dampskibe, der fra Liverpool sejler paa Østasien, er købt af Dansk Østasiatisk Kompagni. Skibene skal benyttes til Transport af russiske Krigsfanger fra Østasien til Sortehavet.

Den 9. December afholdtes Prøvetur med Damperen „Taarnholm“, bygget paa Wood, Skinner & Co's Værft Bill Quay-on-Tyne, for Regning Firmaet Johnsen & Jespersen i Kjøbenhavn.

Prøveturen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

Rigger Carl Petersen paa Thurø har solgt en Aktie c. 1,000 Kr. i 3-m. Skonnert „Fulvia“ til kgl. Postfører N. J. Nielsen for en Sum af 750 Kr. inkl. Assuranceindskud.

## 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. December)  
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Riga 9. December.  
— Alexandra, Thomsen, ank. til Boston 15. December.  
— Algarve, Borries, ank. hertil 18. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, passerede Brunsbüttel 21. December for her — Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, passerede Brunsbüttel 23. December for her — Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. til Reval 12. December. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 8. December til New York. — Arno, Strubberg, ank. til Riga 20. December. — Axelhus, Skov, afgik fra Stavanger 22. December. — Baron Stjernblad, Kaas, ank. hertil 9. December. — Beira, Lunge, afg. fra Lissabon 20. December. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 23. December. — Christian IX, Wiencke, passerede Brunsbüttel 23. December for her — London. — Dagmar, Larsen, afg. fra Newcastle 22. Decbr. — Douro, Mortensen, ank. hertil 23. December. — Ella, Andresen, ank. hertil 22. December. — Florida, Ørum, afgik herfra 13. December. — Garonne, Kromann, afgik fra Riga 21. December. — Georgios I, Sørensen, ank. til Libau 18. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Napoli 21. Decbr. — Jolantha, Simonsen, afgik herfra 16. December. — Kasan, Hansen, ank. til Hull 22. Decbr. — Kentu-

cky, Staal, afgik fra Kristiania 22. December. — Kiew, Meldahl, ank. hertil 20. December. — Kursk, Gommesen, ank. til Hull 23. December. — Leopold II, Meyer, ank. hertil 19. December. — Loire, Craignou, afg. fra Dunquerque 20. December. — Louise, Kruse, ank. hertil 23. Decbr. — Louisiana, Andersen, afgik fra Brunsbüttel 19. Decbr. — L. P. Holmblad, Rabe, ank. til Boston 15. December. — Maja, Iversen, ank. hertil 20. December. — Morsø, Jacobsen, afgik fra Danzig 22. December. — Moskov, Gøtsche, afgik fra Trondhjem 21. December. — Nishnij Novgorod, Harder, ank. hertil 22. December. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Riga 18. December. — Omsk, Jonsen, ank. til Riga 14. Decbr. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 15. Decbr. — Perm, Christensen, ank. til Libau 18. December. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 22. December. — Rita, Schibbye, ank. hertil 21. December. — Seine, Damp, afgik fra Dunquerque 22. Decbr. — Texas, Andersen, ank. til New York 20. Decbr. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 21. December. — Tiber, Bech, ank. til Antwerpen 19. December. — Valdemar, Johnsen, ank. til Pillau 19. December. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Antwerpen 22. December. — Viking, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 21. December. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 20. December. — United States, Wulff, afgik fra New York 21. Decbr. — Hengest, Harder, ank. til Libau 18. December. — Esbjerg, Sæberg, ank. hertil 22. Decbr. — Ceres, da Cunha, ank. til Arendal 23. December. — Livadia, Andersen, afg. fra Stettin 22. Decbr. — Lord afgik herfra 21. December. — Vadsø afgik fra Swansea 18. December. — Riberhuus, Andresen, ank. hertil 18. December. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 18. December. — Venus afgik herfra 23. December. — Dana ank. til Skutskær 21. December. — Laura, Aasberg, ank. hertil 22. December fra Island via Leith. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 23. December fra Færøerne via Leith. — Holar, Ørsted, afgik fra Lerwick 21. Decbr. hertil fra Island.

**Carl, Skjold, Gorm.** Gorm, N. W. Schmidt, ank. til Libau 22. December. — Frode, Meyer, ank. til Stettin 23. Decbr. — Sigurd, I. P. Jørgensen, ank. til Middlesbrough 23. December. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rosario 23. Decbr. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til Penarth 21. December. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Sunderland 21. December. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 20. December, bestemt til Antwerpen. — Danmark, Kraemer, ank. til Libau 18. December. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 25. December, bestemt til Dunquerque. — Skjold, Risø, ank. til Libau 20. Decbr. — Olaf, Th. H. Petersen, ank. til Bilbao 26. Decbr. — Svend II, Jensen, ank. til Huelva 19. Decbr. — Harald, Hveysel, afg. fra Riga 21. December, best. til Dunquerque.

**Viking.** Bjørn, Drescher, ank. til Methil 21. Decbr. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Kbhvn. 25. December. — Ulf, Huus, ank. til Libau 20. December.

**Det dansk-russiske Dampskibsselskab.** Russ, Rasmussen, ank. til Emden 25. Decbr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Garrucha 20. Decbr. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Savona 16. December. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Barry 14. December, best. til Montevideo. — Helmer Mørch, Jørgensen, afg. fra Newport News 21. Decbr. — Excellence Pleske, Thorsø, afgik fra Riga 20. December, bestemt til Tyne. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Riga 21. Decbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Cardiff 15. Decbr., bestemt til Bari. — Peter Berg, Knudsen, ank. til Riga 28. Novbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Riga 18. Decbr. — Johan Siem, Petersen, ank. til Antwerpen 19. December. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Riga 11. Decbr.

**Danmark.** Ansgar, Madsen, afgik fra Blyth 22. Decbr., best. til Lübeck. — I. N. Madvig, Schjødt, afg. fra Nordsig 22. December, bestemt til Libau. — Hamlet, Reese, afgik fra Riga 20. December, best. til Ghent. — Helge, Poulsen, ank. til Libau 21. December. — Rolf, Olsen, ank. til Newcastle 25. Decbr. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Blyth 21. December.

**Heimdal.** Anine, Leth, ank. til Tyne 25. Decbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Houden Dock 24. December. — Helga, Vaaben Hansen, afgik fra Seaham 15. December, best. til Toulon. — Martha, Christensen, afgik fra Penarth 24. Decbr. — Elna, Olsen, ank. til Marseille 24. Decbr. — Therese, Izard-Pedersen, ank. til Preston 24. December. — Simone, Møller, ank. til Dunquerque 26. December. — Jeanne, Lagesen, afgik fra Zeth 26. Decbr.

**Vesterhavet.** Niobe, Mathiesen, ank. til Rouen 25. Decbr. — Nancy, Th. Brinch, ank. til Riga 23. December. — Nautik, N. Nielsen, afgik fra Reval 20. December, ank. til Riga 22. Decbr. — Nordsøen, Gram, afg. fra Sundsvall

19. December, passeret Helsingør 23. December bestemt til Grimsby. — Nexos, Basse, afg. fra Antwerpen 24. Decbr., bestemt til Methil. — Nora, Jørgensen, ankom til Methil 22. December. — Cito, P. Nielsen, afgik fra London 23. Decbr. ank. til Methil 25. Decbr. — Napoli, Christensen, afgik fra Esbjerg 20. December ank. til Hamburg 21. Decbr. — Bodil, Jessen, ank. til Hamburg 23. December. — Dagmar, Hansen, afgik fra Esbjerg 23. December, best. til Alloa. — Neptun, Knudsen, afgik fra London 20. December, ankom til Methil 23. Decbr. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Alloa 21. Decbr., ankom til Königsberg 25. Decbr. — Alfa, Iversen, afgik fra Friedrichstadt 22. December, ankom til Methil 25. December. Ellen, Th. Nielsen, ankom til Riga 23. December,

**Nordøen.** Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Burntisland 22. December. — Nordland, Møller ankom til Burntisland 23. Decbr. — England, Andersen, afgik fra Kjøge 22. December. — Holland, Poulsen, afgik fra Methil 23. December. — Rusland, Madsen, afgik fra Kjøbenhavn 24. December.

**Urania.** Ekliptika, Hemmingsen ankom til Burntisland 22. Decbr. — Mars, Clausen, afg. fra Methil 22. December. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Neufahrwasser 17. December. — Urania, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 25. December.

**Kjøbenhavn.** Hafnia, Troensegaard, afg. fra Blyth 22. Decbr., best. til Riga. — Russia, Jespersen, ankom til Boness 24. December. — Normannia, Erichsen, ankom til Christianssand 26. December. — Livonia, Skov, afgik fra Amsterdam 24. December, bestemt til Barry.

**Østersøen.** Cimbria, Hansen, ankom til West Hartlepool 25. December. — Gratia, Andersen, afgik fra Christiania 24. Decbr., bestemt til Antwerpen.

**Union.** Gallia, Nielsen, afgik fra Neufahrwasser 23. December, bestemt til Libau.

**Inga.** Flandria, Poulsen, afgik fra Grangemouth 23. December, bestemt til Hamburg. — Carbonia, Winckler, ank. til Methil 20. December.

**Dan.** Selandia, Rasmussen, afgik fra Frederikshavn 24. Decbr. best. til Ghent.

**Danneborg.** Amalienborg, Ørbeck, afgik fra Kbhvn. 25. December, best. til Stettin. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Newcastle 11. December, best. til Tampico. — Flynderborg, Larsen, ankom til Helsingfors 21. December. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Stettin 20. Decbr. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Kbhvn. 23. Decbr., best. til Hartlepool. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Bona 19. December. — Kronborg, Suenson, ankom til Mobile 24. December. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Aleksandria 13. December. — Stjerneborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 25. December. — Søborg, Fischer, ankom til Aleksandria 20. December. — Uranienborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 24. December, best. til West Hartlepool.

**Dampskibsselskabet af 1896.** Guldborg, Lundgren, afg. fra Kbhvn. 24. Decbr., bestemt til Sunderland. — Klampenborg, Jensen, ank. til Licata 25. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hamburg 23. Decbr., best. til Cardiff. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Nykjøbing F. 24. December. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kings Lynn 24. Decbr. — Tuborg, Sørensen, ankom til Aarhus 21. December. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Kjøbenhavn 22. December. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Kbhvn. 22. Decbr., best. til Grangemouth.

**Neptun.** Dansborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 25. Nov. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Blyth 23. December, best. til Bremerhaven. — Kallundborg, Lund, ankom til Gøteborg 18. December.

**Svendborg.** Svendborg, Møller, afgik fra Boness 24. December, bestemt til Svendborg.

**Havet.** Fyen, Hansen, ankom til Aalborg 20. December.

**Dampskibsselskabet Torm.** Sara, Dam, ankom til London 21. Decbr. — Helene, Jensen, afg. fra Methil 22. Decbr., bestemt til Neufahrwasser. — Agnete, Sørensen, ankom til Burntisland 21. Decbr., afgik fra Burntisland 26. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Methil 24. Decbr. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 23. December, bestemt til Burntisland. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 23. Decbr., best. til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Vejle 22. Decbr., ank. til Boness 26. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 20. Decbr., ankom til Tyne 25. Decbr.

**Ærs.** Enigheden, Svane, ank. til Fredericia 20. Decbr. — Energi, Nielsen, ank. til Kolding 19. December. — Erindring, Hansen, ankom til Sønderborg 23. December.

**Svensen & Christensen.** Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Aleksandria 26. Decbr. — E. M. Dalgas, Møller, ankom

til Aleksandria 24. December. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Aarhus 23. Decbr. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Fredericia 25. Decbr. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Cardiff 16. December. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Newcastle 20. Decbr. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Noworossisk 13. December. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra West Hartlepool 19. Decbr. — H. Pontopidan, Klitgaard, afgik fra Alexandria 21. December. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Konstantinopel 18. December. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Aarhus 25. Decbr. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Bona 23. December. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Helsingør 22. December.

**Vulcan.** Vulcan, Nielsen, ank. til Tyne Dock 21. Decbr. — London, Krogh, ank. til West Hartlepool 26. December. — Paris, Tholander, afgik fra Aarhus 23. Decbr., bestemt til Boness. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Demerara 14. Decbr.,

**Mercur.** Berlin, Bom, ankom til Aarhus 25. Decbr. — Wien, Brink, ankom til Blyth 20. December. — Roma, v. Thun, afg. fra Demerara 13. December best. til Liverpool.

**Holm & Wonsild.** Anna, Jensen, ankom til Helsingør 27. Decbr. — Clara, Villadsen, ankom til Korsør 24. Decbr. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Sevilla 21. Decbr., bestemt til Tynen. — Erik, Steen, ankom til Methil. 24. Decbr. — Svend, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 22. December. — Axel, Damm, afgik fra Swansea 21. Decbr., best. til Genua. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kjøbenhavn 23. Decbr. — Skjalm Hvide, Poulsen, afg. fra Messina 9. December. — H. V. Fisker, Nissen, afgik fra Arzeu 21. December, bestemt til Garston. — Chr. Gylstorf, Nielsen, ankom til Dunston 26. Decbr. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Methil 26. December. — Ulrik Holm, Bønnelykke, afgik fra Kbhvn. 26. Decbr., bestemt til Windau. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afg. fra Hartlepool. 23. Decbr., bestemt til Risør.

**Svanen.** Svanen, Sørensen, ankom til Königsberg 21. December.

### Sejlskibe.

**Svendborg.** Ring Andersen, Hansen, ank. til Odense 18. December. — Helge, Carlsen, ankom til Sunderland 18. December. — Capella, Hansen, ank. til London 17. Decbr. — Insulaneren, Nielsen, ankom til Odense 17. December. — Hertha, Hansen, ankom til Faxe 18. Decbr. — Noah, Poulsen, ankom til Llanelly 18. Decbr. — Cimbria, Nielsen, ankom til Newsastle 19. December. — Standard, Rasmussen, ankom til Vejle 19. December. — Confidence, Mouritzen, ankom til Courseulles 18. December. — Brødrene, Carlsen, ankom til Aarhus 19. December. — Jørgen Larsen, Nielsen, ank. til Gøteborg 19. Decbr. — Mercur, Lund, ankom til Drøbak 20. December. — Mine, Carlsen, ankom til Fécamp 20. December. — Aktiv, Carlsen, ankom til Kjøbenhavns Red 21. December. — Rossing, Larsen, ank. til Faaborg 23. December. — Concordia, Henriksen, ankom til Grimsouth 23. December.

**Ærs.** Kirstine, Rasmussen, ankom 18. December til Korsør. — Rise, Bager, ankom 18. December til Dysart. — Vera, Mygind, afgik 17. December fra Gøteborg. — Johanne, Stegmann, afgik 18. December fra Sønderborg. — J. Kofoed, Andersen, ankom 18. December til Wemyss. — H. C. Grube, Svane, afgik 17. December fra Gøteborg. — Else Marie, Olsen, ankom 19. December til Randers. — Elise Dyreborg, Clausen, ankom 18. December til Ekørnsund. — Albertha, Kromann, ankom 19. December til Dieppe. — Karen, Jensen, ankom 19. December til Sølvborg. — Svip, Jensen, ankom 20. December til Kjøbenhavn. — Forening, Hansen, ankom 20. December til Havre. — Merkur, Friis, ankom 23. Decbr. til Rudkjøbing. — Laura, Jensen, ank. 22. December til Ystad. — Johanne, Hansen, ankom 23. December til Guldborg. — Union, Mortensen, ankom 22. December til Sunderland. — Marie, Friis, ankom 20. December til Nykjøbing F.

### Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde 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.**

**Smaalands-Farvandet.** Indløbet til Stege. Koster-Rende. En hvid Stumptønde er i 3 Fv. Vand udlagt tæt V. for



Koster-Rende. En rød Spidstønde er i 9 Fod Vand udlagt ved det første Knæk V. fra i Koster-Rende. En hvid Stumpstønde er i 9 Fod Vand udlagt tæt N. for Halmprikken S. for Lindholm-Flak. En rød Spidstønde er udlagt tæt S. for den røde Stage med 2 Koste ved Kulø, NV. for Gralen. De to røde Stager med Kost ved N.-Enden og ved S.-Enden af den gravede Rende ind til Stege ved Rendens V.-Side er ombyttet med to røde Spidstønder.

Afmærkingen er nu saaledes som anført i „Fortegnelse over Sømærker 1905“, Side 36.

### Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

**Finland Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt.** Ved S.-Siden af 15 Fods Grunden Tiurason Pohjas Matala er i 27 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost,  $2\frac{1}{2}$  Kml. S. t. Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø. fra Ykskive Holme.  $65^{\circ} 33'_{10}$  N. Br.  $24^{\circ} 43'_{10}$  Ø. Lgd.

**Wasa Distrikt. Stacken.** Ved Ø.-Siden af 14 Fods Grunden Stacken er i 23 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.  $61^{\circ} 50'_{10}$  N. Br.  $21^{\circ} 16'_{10}$  Ø. Lgd.

**Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Brännkärr.** Paa Brännkärr er opført to Baaker, bestaaende hver af en hvid Stage med Trekant. Holdt overet leder de fra en 17 Fods Grund mellem Julön og Skabbön.  $59^{\circ} 51'_{10}$  N. Br.  $23^{\circ} 30'_{10}$  Ø. Lgd.

**Tyskland. Stolpe Banke.** Ved Stolpe Banke N.-Side er i Stedet for Baaketønden udlagt en hvid Spirtønde, mærket „Stolpe Bank N.“, med N.-lig Topbetegnelse.

**Oder Banke.** Ø. for Linjen mellem Tønderne „Oderbank O.“ og „Oderbank S.“ findes Steder med under 22 Fod Vand, paa  $54^{\circ} 13'_{10}$  N. Br.  $14^{\circ} 28'_{10}$  Ø. Lgd.

**Rügen. Tromper Wiek.** I Tromper Wiek er Tønderne for den maalte Mil inddraget.

**Østersøen. Kieler Bugt.** I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er en Tjalk sunket paa  $54^{\circ} 28'_{10}$  N. Br.  $10^{\circ} 46'_{10}$  Ø. Lgd. En Mast er 10 Fod over Vandet. En Vragvager er udlagt  $\frac{1}{2}$  Kbl. NV. for Vraget.

**Schleimünde Ø.** En Torpedobaad er sunket Ø. for Schleimünde paa  $54^{\circ} 40'_{10}$  N. Br.  $10^{\circ} 18'_{10}$  Ø. Lgd. En Dykkerdamper, som viser to sorte Balloner eller to røde Lanterner, ligger paa Stedet. Inden for  $\frac{1}{2}$  Kml. Afstand skal Dampere gaa saa langsomt som muligt.

### Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

**Tyskland. Elben. Brunsbüttel Red.** Lystønderne paa Brunsbüttel Red er inddraget og Fyrene, som afmærker Reden, tændt.

**Jade. Genuisbank N.** I Innen Jade er et Fartøj sunket i 6 Fv. Vand, uden for Farvandet, mellem Tønde R og S. Masten er ved Lavvande over Vandet. En grøn Tønde med Ø.-lig Topbetegnelse er udlagt Ø. for Vraget.  $53^{\circ} 37' 47''$  N. Br.  $8^{\circ} 8' 8''$  Ø. Lgd.

**Holland. Noordzeekanaal. Zaandam.** Fra den 20de December 1905 er det S.-lige Løb i Jærnbanebroen ved Zaandam spærret, og kun det N.-lige Løb maa benyttes af Skibe i begge Retninger.

**Aardappelengat.** I Aardappelengat er den røde Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med Formærkelser, flyttet til Stumpstønde-Kanten, mellem Stumpstønde Nr. 3 og 4, og malet sort. Nogle af Tønderne er flyttet lidt. Midt i Farvandet er Dybden  $14\frac{1}{3}$  Fod.

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

**Hebrider. Stornoway. Arnish Point.** Paa Arnish Point Baake er nu tændt et hvidt Blinkfy, som hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mærke 4 S.  $58^{\circ} 11'_{10}$  N. Br.  $6^{\circ} 22'_{10}$  V. Lgd.

### Nordlige Atlanterhav.

**Nova Scotia. Whitehaven.** I Indløbet ligger et Vrag sunket 3 Kbl. N.  $6^{\circ}$  V. fra Three Top Island Fyr.  $45^{\circ} 13'_{10}$  N. Br.  $61^{\circ} 9'_{10}$  V. Lgd.

**Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Barley Ledge.** Den røde Spirtønde ved NV.-Enden af Barley Ledge er inddraget.

**Massachusetts. Boston Bay. Broad Sound. The Graves.** Taagesignalet ved The Graves Fyr er nu oprettet.

**Nantucket Sound.** Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 58 inddraget.

**Gloucester Harbor.** Den 14de December 1905 tændes paa V.-Enden af Bølgebryderen ved Ø.-Siden af Indløbet til Gloucester Harbor et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 38 Fod.

Hvid Fyrbaake.  $42^{\circ} 34' 58''$  N. Br.  $70^{\circ} 40' 23''$  V. Lgd. Samtidig inddrages Lystønden uden for Bølgebryderens V.-Ende.

**Rhode Island. Narragansett Bay. Newport Harbor. Goat Island Shoal.** Omtrent den 5te December 1905 tændes et hvidt, elektrisk Fyr, bestaaende af tre Lamper, paa en sort Duc d'Albe paa Grunden, som strækker sig ud fra S.-Enden af Goat Island,  $\frac{5}{8}$  Kml. S.  $3\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. fra Newport Harbor Fyr. Taagesignalet gives med en elektrisk Gongong, hvorpaa slaas med hurtigt paa hinanden følgende Slag. Samtidig slukkes Fyret, og Taagesignalet ophører paa den nærliggende Duc d'Albe.  $41^{\circ} 28' 57''$  N. Br.  $71^{\circ} 19' 36''$  V. Lgd.

**Long Island Sound. Gardiners Bay.** Lystønden  $\frac{1}{4}$  Kml. N. for Gardiners Point, paa S.-Siden af Indløbet fra Block-Island Sound ind i Gardiners Bay, er ombyttet med en sort Klokkestønde.

**Delaware Bay. Fyrskibet „Overfalls“.** Fyrene paa Fyrskibet „Overfalls“ Nr. 69 vil permanent være hvide Fyr med En-Formærkelser hver 15 S., Lys 10 S., Mærke 5 S.

**Delaware River. Reedy Island.** Reedy Island Channel North Entrance røde Spirtønde V. for Reedy Island er inddraget for Vinteren.

**Virginia. James River.** I James River er følgende Tønder for Vinteren ombyttet med Spirtønder: Naseway Shoal Upper Stumpstønde Nr. 3. Clover Bluff Shoal Stumpstønde Nr. 7. Hardin Bluff Stumpstønde Nr. 9. Hog Island Point Shoal Stumpstønde Nr. 17. Pagan Creek Entrance sort og hvidt lodret sribede Stumpstønde. Hog Island Swash Channel Turning Point Spidstønde Nr. 2.

**Chincoteague.** Omtrent den 8. December 1905 udlægges en lodret sribet Stumpstønde i 15 Fod Vand, som Ydertønde uden for Chincoteague Inlet, fra Assateague Fyr i S.  $38\frac{1}{2}^{\circ}$  V. og fra Wallops Beach Redningsstation i S.  $89\frac{1}{2}^{\circ}$  Ø. Den sorte Klokkestønde udenfor Indløbet forbliver liggende.

**Elizabeth River.** „Bush Bluff“ Fyrskib er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet Nr. 7 inddraget.

**Chesapeake Bay.** I Chesapeake Bay er følgende Tønder for Vinteren ombyttet med Spirtønder: Main Chip Channel, Tail of the Horseshoe Shoal Stumpstønde Nr. 1. Middle Ground Spidstønde Nr. 6. York Spit Stumpstønde Nr. 5. New Point Comfort Middle Ground Stumpstønde Nr. 7. New Point Comfort Shoal Stumpstønde Nr. 9. Wolftrap Shoal Stumpstønde Nr. 13. Milford Haven Spit Stumpstønde Nr. 15. Holland Point Shoal Stumpstønde Nr. 25. Tolly Point Shoal Stumpstønde Nr. 31. Hackett Point Shoal Stumpstønde Nr. 33.

Ved Baltimore Harbor Indløb er Spirtønder udlagt ved følgende Tønder: Cutt-Off Entrance Stumpstønder Nr. 3, 5 og 15. Brewerton Channel Stumpstønder Nr. 17 og 19, og Spidstønde Nr. 30, Turning Stumpstønde Nr. 21 og Fort Mc. Henry Channel Spidstønde Nr. 34.

Følgende Tønder er ombyttet med Spirtønder: Mellem Sandy Point og Patapsco River, Lower Thirteen Foot Lump Stumpstønde S 1 og Bodkin Point Shoal Stumpstønde S 7.

Tanger Sound, Great Fox Island Shoal Spidstønde Nr. 2 og Janes Island Shoal Spidstønde Nr. 4.

Hampton Roads. Ved Horseshoe Shoal Spidstønde Nr. 4 er udlagt en Spirtønde.

Følgende Tønder er ombyttet med Spirtønder: York River, Poquosin Flats Stumpstønde Nr. 1. Elbow of York Spit Spidstønde Nr. 2. Sandy Point Shoal Stumpstønde Nr. 7 og Poplar Creek Flats Spidstønde Nr. 6.

Mobjack Bay, New Point Comfort Spit Spidstønde Nr. 2. Plankatank River, Cherry Point Spit Outer Stumpstønde Nr. 3.

Eastern Bay, Kent Island Spit Stumpstønde Nr. 1. West River, Curtis Point Shoal Stumpstønde Nr. 1.

South River, South River Entrance Spidstønde Nr. 2. Annapolis Harbor, Dredged Channel Spidstønde Nr. 2.

10, 12 og 16. Greenbury Point Shoal Outer Spidstønde Nr. 2. Chink Point Shoal Stumpstønde Nr. 1. Horn Point Shoal Stumpstønde Nr. 3 og Sycamore Point Flats Stumpstønde Nr. 5.

Magothy River, Mountain Bar Spidstønde Nr. 2 og Persimmon Point Shoal Stumpstønde Nr. 1.

**North Carolina. Cape Lookout. Lookout Bight. Wreck Point.** Wreck Point Fyr er upaalideligt.

### Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

**Texas Sabine Bank.** Det midlertidige Fyr paa Sabine Bank, c. 16 Kml. S.  $23^{\circ}$  Ø. fra Sabine Pass Fyr, har nu en Flammevej af 53 Fod og vises fra Fyrtaarnet, som er under Bygning. Højden føreges efterhaanden, som Bygningen skrider frem.  $29^{\circ} 28' 15''$  N. Br.  $93^{\circ} 44' 7''$  V. Lgd.

**Jamaica. Port Royal.** Den rød og hvid vandret sribede Stumpstønde ved New Shoal, ud for Port Royal Point,  $2\frac{1}{4}$  Kml. S.  $32^{\circ}$  V. fra Fort Charles Flagstang, inddrages den 15. Februar 1906.

**Porto Rico Ø.-Kyst. Fajardo Harbor.** En vandret sribet Stumpstønde, Eleven Foot Spot Tønden, er udlagt ved 11 Fods Pladen  $\frac{1}{2}$  Kml. S.  $81^{\circ}$  V. fra Cayo Obispo SV.-Punt, fra Cape San Juan Fyr i S.  $7^{\circ}$  V., og fra Coyo Obispo højre Kant i S.  $89^{\circ}$  V.

Vestindiske Øer. St. Vincent. Kingstown. Det hvide, faste Fyr paa Fort Charlotte har kun 3 à 4 Kml. Synsvide. 13° 9' N. Br. 61° 15' V. Lgd.

### Syd-Amerikas Ø. og V. Kyst.

**Brasilien. Rio Grande do Sul.** Ved Rio Grande do Sul kunde Bårren i Oktober 1905 i 24 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11<sup>n</sup> Fod.

**Argentina. Bahia Blanca. Recalada.** Ved Recalada skal tændes et hvidt Blinkfy, som hver 1 Minut viser Et-Blink, Blink 10 S, Mærke 50 S. Flammens Højde: 227 Fod. Synsvidden: 21 Kml. Fyret skal lyse over 225°. Fyrapparat af 1ste Orden. Fyrtaarnets Højde: 197 Fod. 39° 2' S. Br. 61° 12' V. Lgd.

### Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**Italien. Isola Capraia.** Det hvide, faste Fyr paa Molehovedet paa Isola Capraia er forandret til et grønt, fast Fyr.

**Sardiniens Ø. Kyst. Arbatax.** Det hvide, faste Fyr ved Yderenden af Forlængelsen af Molen ved Arbatax er ødelagt af Søen.

**Østerrig-Ungarn. Kanal von Sebenico. Krapanj.** Krapanj Havnefy viser nu atter kun grønt, fast Lys.

**Rusland. Azovske Hav. Taganrok.** Lægteren „Khios“ er sunket i Taganrok Bugt, 8 Kml. N. 15° V. fra Szalznik (Shabelskoe) Kirke. 46° 59' N. Br. 38° 25' Ø. Lgd. En sort Spirtønde med Flag er udlagt N. for Vraget og en rød Spirtønde med Flag S. for Vraget.

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

**Røde Hav. Assab. Canale Rubattino.** De to Baaker, kaldet Viola, paa den lille Ø mellem Øerne Haleb og Huikab, og som holdt overet ledede i Canale Rubattino, findes ikke mere.

### Asiens Ø.-Kyst med Japan.

**China. Kiautschou Bucht. Tscha Lien Tau.** Tscha Lien Tau Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Lyn hver 5 S.

**Japan. Kyushu Ø.-Kyst. Port Yonozu.** Ved S.-Siden af Indløbet til Port Yonozu er fundet: En 1 Fods Klippe 1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Kbl. S. 54° Ø. fra N.-Pynten af Chota Bay, en 4 Fods Klippe 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kbl. N. 49° V. og en 2 Fods Klippe 4<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Kbl. N. 57° V. fra den førstnævnte.

### INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. December 1905. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Dansk Søulykke-Statistik. — Fortoldning af Trælastladninger. — Lloyd's Register of Shipping. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — 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<sup>mm</sup> 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. 27. Decbr. 1905.

	Gjort til	Køber	Sælger
<b>Dampskibs Aktier.</b>			
Foren. Dampskibs-Selsk. . . . .	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Danmark . . . . .		79	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Norden . . . . .		96	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Kjøbenhavn . . . . .		79 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Carl . . . . .		—	—
Dannebrog . . . . .		95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Skjold . . . . .		72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	73 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Urania . . . . .		81	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Union . . . . .		81 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Dampsk. af 1896 . . . . .		90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Hejmdal . . . . .		109	111
Østasiatiske . . . . .		127 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	128
Østersøen . . . . .		—	—
Nordsoen . . . . .		80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83
Gorm . . . . .		102 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	104
Torm . . . . .		76	88
Inga . . . . .		76 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	80
Cimbria . . . . .		—	—
Vesterhavet . . . . .		103	107
Helsingørske-Dampskibs-Selsk. . . . .		80	85
Foren. Bugser-Selsk. . . . .		—	—
Dansk-russisk Dampsk. . . . .	104 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—105	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Dampskibs Obligationer.</b>			
4 % foren. Dampsk. af 88. . . . .		101 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 % Østasias. Komp. . . . .		100	102
5 % Norden . . . . .		—	—
<b>Stats- og Kreditforen. Obligationer.</b>			
3 % Stats amort. . . . .		—	—
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % uops. Stats . . . . .		98 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Husejer Kreditk. . . . .		87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kbhvns Kreditf. . . . .	90	90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 2. Serie. . . . .		96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 1. — — . . . . .		97 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	99
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 6. — . . . .		90	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
4 % — — — 7. — . . . .		96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Landkreditk. 3. — . . . .		92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	94 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 % Østift. Kreditf. 9. — . . . .		—	—
<b>Aktier.</b>			
Nationalbank . . . . .		142 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	144
Privatbank . . . . .		124 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	124 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Landmandsbank . . . . .		129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	129 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Handelsbank . . . . .		139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Grundejerbank . . . . .	121— <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121	121 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Burm. & Wain . . . . .		90	90 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Helsingørs Jærnsk. . . . .		90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	92
Sukkerfabr. . . . .	175	174 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	175
Bryggeri Aktier . . . . .	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

### Vekselkurser d. 22. December 1905.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg . . . . .	89.15	88.95
London . . . . .	18.17	18.18
Paris . . . . .	72.45	—
Amsterdam . . . . .	150.20	—

### Notering paa Berlins Børs d. 23. December 1905.

Russiske Noter . . . . .	214.25
4 % Russiske Consols . . . . .	77.75
3 <sup>8</sup> / <sub>10</sub> % — Boden Kredit . . . . .	71.00
5 % Mexikanske 1899 . . . . .	—
5 % Rumænske Stats . . . . .	101.25
4 % — — — 1890. . . . .	93.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:  
„Norden“ 2000, „Kbhvn.“ 8000, „Dannebrog“ 2000, „Danmark“ 2000, „Skjold“ 6000, „Urania“ 12,000, „Østas. Komp.“ 10,000, „Foren. Dampsk.“ 130,000.

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 Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

# VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

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



Taylor's

patenterede, aftagelige Asbestmadrasser „Tynos“.

Mest økonomiske Isoleringsmateriale for Dampkedler etc.

Ene Fabrikanter:

**S. T. Taylor & Sons, Scotswood-on-Tyne.**

Fabrikere endvidere alle Slags Asbestkompositioner, elastisk Cement osv.

Ene-Repræsentant:

KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.

Telefon Nr. 8901.

Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

**KJØBENHAVN, K.**

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



# DANSKE LLOYD,

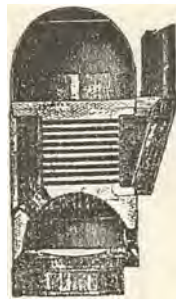
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN  
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 2, Telefon 1159.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaarst“.



## Cochran & Co., Annan, Ltd.

Annan, Scotland.

Fabrikanter af:

**Vertikale Dampkedler**, specielt til Donkey-Kedler.

**Cochrans Patent Kedler** er i Brug over hele Verden.

Ene-Repræsentant:

**Kay Dyhr, Kjøbenhavn**

Telf. 8901. Telegr.-Adr.: „Kaydyhr“.

## Kjøbenhavns

# Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

# W. B. Dick & Co.

(Indehavere: H. Schnitger og Dr. E. E. Sickinghe, Hamburg).  
eneste Fabrikanter 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. 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 Provinshyer.

Post-Adresse:  
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:  
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.  
124.

## Skib til Salg.

Skonnert „Alma“. 53 Reg.-Tons, lader ca. 110 Tons d. w. og ca. 6500 Kubikfod Træløst, beliggende i Aarhus i god og sejlferdig Stand, er billig til Salg, ved Henvendelse til Sejlmager N. C. Feddersen, Aarhus.

## Skib ønskes tilkøbs.

Et godt ældre Skib, som laster ca. 40 Tons, ønskes tilkøbs. Oplysninger og Pris bedes sendt til Skibsfører H. Chr. Jensen, St. Annagade 51, København C.

## De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon-Nr.

6.

## Thomas Møller

Skibsproviantering.  
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.  
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

## Bornholms Skibskokkeskole

i Rønne begynder nyt 3 Maa- neders Kursus 5. Januar 1906.

## BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.  
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.





Fineste Smørsmag.



H. Steensens

Stjerne-MARGARINE

er altid den bedste

Fineste Smørsmag.

steger og bruner  
som **Smør.**

### Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i **København.**  
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste  
 Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.  
 Post-Adresse: Havnegade 3 St.      Telegram-Adresse: Copenaure      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.

## 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, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-  
 formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-  
 fogderne samt hos Blankensteiners Eff. f., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**N. SANDBERGS** Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

**J. P. LUND, AARHUS,**

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

**METALSTØBERI.**

Vand- og Damparmatur.

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.**